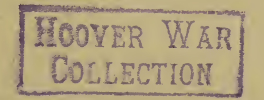
Im Torpedoboot gegen England



Kriegserlebnisse von Fritz Graf

VERLAG AUGUST SCHERL G·M·B·H BERLIN

Im Torpedoboot gegen England





Im Torpedoboot gegen England

Kriegserlebnisse

von

Fritz Graf

Druck und Verlag August Scherl G. m. b. H.
Berlin

Inhalt



Ausreise

Zwei Tage vor der Kriegserklärung! Der große Überseedampfer liegt vertäut im Hamburger Hafen. Rundherum alles bei der Arbeit. Leben und Lärmen, Rufen und Schreien, Hämmern und Pfeifen. Menschen über Menschen, die wie Ameisen durcheinander wirren. Ein richtiger Werktag.

Wir sind beim Laden. Unaufhörlich rasseln und rattern die Winden und Kräne, die die wertvollen Güter in das Innere des gewaltigen Schiffes versenken. Man glaubt nicht, was so ein Schiffsmagen alles fassen kann. Ganze Berge verschwinden da unten in dem gähnenden Abgrund, in der dunklen Tiefe.

An Bord wimmelt es von Arbeitern, die die Güter regelrecht verstauen. Das ist eine große Kunst. Denn nicht nur soll jeder Winkel, jeder Fleck im Schiffsraum ausgenutzt werden; alle Waren müssen auch so gut und fest liegen, daß während der Überfahrt nichts zerbricht. Heil und ganz soll alles abgeliefert werden.

Dann die Kohlen. Längsseit des Riesendampfers reckt sich ein großer Aufzug, der die schwarzen Diamanten aus einem Leichter herausgeholt und in die weitgeöffneten Kohlenpforten befördert. Hinüber und herüber geht's — Stunde um Stunde — bis wir versorgt sind. Nachmittags ist die Arbeit beendet.

Aber wie sieht das Schiff aus! Alles grau und schwarz. Jetzt ist es Sache des Botsmanns und seiner Leute, das Deck wieder zu reinigen. Und das muß schnell geschehen, denn Schmutz und Kohlen mag der Seemann nicht leiden.

So geht's denn mit Twist, Lappen und Besen ans Werk, und dicke Wasserstrahlen schießen aus der Leitung, um ihre

Schuldigkeit zu tun. Kaum eine Stunde, und die Arbeit ist getan. Der erste Offizier kommt und betrachtet mit sichtlicher Befriedigung sein schönes, sauberes Schiff.

In diesem Punkt sind die Herren nämlich sehr genau — so genau wie die peinlichste Hausfrau, die in ihrer Wirtschaft kein Stäubchen sehen kann. Schon im gewöhnlichen Dienst. Besonders aber, wenn das Schiff zur Ausfahrt fertig gemacht werden soll. Der Kapitän und andere Vorgesetzte sollen bei ihrer sehr gründlichen Prüfung vor der Abfahrt nichts zu tadeln finden. Wehe, wenn da nicht alles in Ordnung ist.

Währenddessen haben auch die Ingenieure die Maschinen gründlich überholt und nachgesehen. Alles läuft tadellos. Der erste Ingenieur ist zufrieden und muß es sein. Er weiß, welche Verantwortung er trägt, wie viele Menschenleben, wie viele Millionen an Werten verloren sind, wenn unterwegs die Maschinen versagen und das Schiff ein Spielball von Wind und Wellen wird.

So ist alles wie sonst bei der Ausfahrt eines großen Überseers. Nichts Besonderes. Nichts Auffälliges. Und doch! — Jeder steht bereit. Jeder Mann ist auf seinem Posten. Das Schiff ist vollkommen seeklar, und noch immer kein Befehl zum Auslaufen? —

Was bedeutet das? —

Die Offiziere stehen zusammen und sprechen erregt miteinander. Sie wissen, die Welt ist in Spannung, die allgemeine Lage unsicher; ein Wetter zieht herauf, und drohende Wolken sind im Anzug. Aber an Gefahr denkt keiner. „Es wird sich wohl wieder begeben“, tröstet man sich, und den Schwarzsehern will man nicht recht Glauben schenken.

Und richtig: nachmittags um 5 Uhr trifft Befehl ein, das Schiff soll auslaufen. Na also! Alles atmet auf. Die Harmlosen behalten recht: es ist alles nicht so schlimm, wie's aussieht!

Der letzte Augenblick ist da. Nun heißt es Abschied nehmen für die Angehörigen der Besatzung, die noch an Deck sind. Ein Händedruck — ein Kuß — manche verstohlene Träne — immer das gleiche. Man wird es schließlich gewohnt, wenn man Jahre und Jahre auf See fährt. Und man denkt sich nichts mehr dabei, wenn man nicht selbst etwas Liebes zurückläßt.

Ein Glockenzeichen. Ein kurzer Befehl. Und Landungsstege wie Ladebrücken verschwinden. Der Ozeanriese liegt da, unbeweglich und wie ohnmächtig. Aber bald wird ihm geholfen. Vier große Schlepper kommen heran und spannen sich vor das Ungetüm. Die Vertäuungen werden gelöst, die Anker rasseln, die Maschinen beginnen zu fauchen, sich zu drehen. Eine Erschütterung geht durch den mächtigen Schiffskörper, langsam bewegt sich der schwimmende Koloß, entfernt sich ganz langsam von seinem Liegeplatz. Warnend heult die mächtige Dampfpfeife, daß es weithin über Land gellt, und in dichten Wolken von Rauch und Hafendunst verschwindet das stolze Schiff. . .

Am Ufer stehen sie noch immer, die Verwandten, Freunde und Bekannten, winken mit den Händen, mit wehenden weißen Tüchern und sehen ihre Lieben doch nicht mehr, die da hinausfahren ins Unbekannte und wer weiß wann wiederkehren. Sie sehen nur das Schiff, das sie trägt, und ihm gilt ihr letzter Gruß.

Sobald das breitere Fahrwasser erreicht ist, geht es schneller und schneller vorwärts. Vorbei an den großen Werften, Hafenanlagen und -bauten. Vorüber huschen die kleinen flinken Schlepper, die grünen Fährdampfer, gedrängt voll von Arbeitern, die von den Werften heimkehren. Dazwischen Segel- und Ruderboote. Ein Riesenverkehr.

Aber das große Schiff kümmert sich nicht darum und verfolgt unbeirrt seinen Weg. Noch immer in langsamer Fahrt. Da blinken tausend Lichter durch die graue Dämmerung: St. Pauli und dann Altona.

Jetzt werden die Schlepper entlassen; sie haben ihre Arbeit getan. Vom rechten Elbufer grüßen die hübschen Villenorte, und von der Gartenbauausstellung trägt der Wind eine lustige Weise herüber. Wie Nußschalen schaukeln kleine Ruderboote um uns auf dem Wasser, und die Insassen rufen uns ein Lebewohl zu.

Tiefer und tiefer sinkt die Dämmerung, und alles zerfließt im Dunst. Der breite Elbstrom liegt vor uns. In der Nacht geht es an Cuxhaven vorüber, wo einer unserer größten Schnelldampfer bereitliegt, die Passagiere am nächsten Tage einzuschiffen.

Aber was ist das?

In der Elbmündung treffen wir unerwartet auf abgeblendete Torpedoboote, die hier warten. Merkwürdig. Das gibt zu denken. Man macht sich allerhand Vorstellungen. . . .

Aber die Nacht vergeht ohne irgendwelche Zwischenfälle, und der Morgen bricht an. Ein wundervoller Tag. Sonnenschein und blauer Himmel. Und vor uns die freie Nordsee. Jeder atmet auf, befreit und erlöst. Wie eine Zaubermacht wirkt die Weite des Ozeans: die bedrückte, beklemmende Stimmung ist mit einemmal verflogen, wie weggeblasen.

Nachmittags warten wir auf unseren Luxusdampfer aus Cuxhaven, der uns überholen mußte. Aber vergebens. Soviel wir auch Ausschau halten, er kommt nicht in Sicht. Wieder werden allerhand Vermutungen laut. Warum bleibt er aus? Das muß doch einen Grund haben. Und einen sehr gewichtigen Grund! —

Der Beamte der Telefunkenstation macht mir die Meldung, daß mehrere beunruhigende Depeschen aufgenommen wurden. Ich gehe zum Kapitän und spreche mit ihm. Da aber die Nachrichten ganz allgemein gehalten sind und unser Schiff nichts angehen, muß die Reise fortgesetzt werden. Im Laufe des Tages begegnen wir auch noch zahlreichen Dampfern, von denen einige deutsche sind; mit ihnen wird der übliche Flaggengruß gewechselt.

Die Nacht kommt, und wir nähern uns dem Kanal. Von der englischen Küste schimmern lange Reihen von hellen Lichtern. Aber das hat nichts Beunruhigendes. Das sind die Badeorte, wie wir wissen.

Doch mit einemmal verändert sich das Bild. Dampfen da nicht eben abgeblendete Torpedoboote vorüber? Ich stehe auf der Brücke und versuche mit meinem Glas die Dunkelheit zu durchdringen.

Richtig. Da fährt ein ganze Flottille Zerstörer an uns vorbei. Dicker Qualm steigt auf und zieht über unser Schiff hinweg. Ich sehe deutlich das Heckwasser der sausenden Boote.

Alles ist sprachlos. Was kann das bedeuten? An der Bauart der Boote haben wir nämlich sofort erkannt, daß es englische Zerstörer sind.

Und immer lebendiger wird es um uns. Kurze Zeit darauf tauchen aus dem Dunkel der Nacht einige Kreuzer und Linienschiffe. Von Dover aus spielen mächtige Scheinwerfer und beleuchten das Wasser. In ihren Lichtkegeln können wir ganze Reihen von englischen Kreuzern, Linienschiffen und Torpedobooten erkennen.

Durch die vielen Schiffe werden wir aus unserem Kurs gedrängt. Wir kommen dabei so nahe an Dover heran, daß die Leute auf der Mole deutlich erkennbar sind. Auch am frühen Morgen begegnen wir noch mehreren Engländern, die alle dem Ausgang des Kanals zustreben.

Da kommt die Überraschung.

Der Funker stürzt auf die Brücke und übergibt dem Kapitän ein Telegramm. Ich stehe beim Alten und sehe, wie sein Gesicht immer ernster wird. Aber er spricht kein Wort. So vergeht eine ganze Weile. Plötzlich dreht er sich um und liest die Nachricht vor: Die Mobilmachung der deutschen Armee und Marine!

Wir sind wie vom Donner gerührt. Also doch! Es geht los! Das Gewitter, das so lange gedroht hat, wird sich entladen!

Aber England ist noch nicht dabei. Meldungen, die später eintreffen, sagen uns, gegen wen mobil gemacht war, und von Rußland und Frankreich haben wir zur See nicht viel zu fürchten.

Im Fall eines Krieges haben wir Geheimbefehl, den nächsten neutralen Hafen anzulaufen. Um aber ganz sicher zu gehen, bitten wir drahtlich um nähere Anweisungen. Und sonderbar: unsere Telegramme werden zwar alle angenommen, aber keines wird beantwortet.

Was wird England tun? Äußerlich merkte man nichts. Wir treffen nämlich noch verschiedene britische Dampfer, mit denen wir Flaggengrüße tauschen.

Mittlerweile haben wir den Kanal verlassen und befinden uns südlich von Irland. Der Kapitän will unbedingt eine Antwort haben und dampft deshalb langsam nach Queenstown. Ich äußere meine Bedenken, da es doch nicht zweifels-

frei feststeht, daß England den untätigen Zuschauer spielen wird.

Leider sollte ich recht behalten. Am Morgen des 4. August kommt Meldung an alle deutschen Schiffe: Drohende Kriegsgefahr mit England!

Das ist ein Schlag!

Im ersten Augenblick weiß keiner, was er dazu sagen soll. Das hat ja keiner erwartet. Unsere Vettern — und nun unsere Feinde! Langsam dämmert uns die Erkenntnis, langsam kommt uns zum Bewußtsein, was das zu bedeuten hat.

Um diese Zeit befinden wir uns etwa 30 Seemeilen südlich Queenstown. Der Kurs wird natürlich sofort geändert und ein Weg eingeschlagen, der außerhalb der gewöhnlichen Fahrstraße führt. Denn von nun an sind wir nicht mehr sicher. In der Ferne können wir deutlich einige große englische Schiffe erkennen. Es ist also ratsam, schleunigst das Weite zu suchen.

Bald darauf läßt der Kapitän die Leute antreten und teilt ihnen die Kriegserklärungen mit. Der Eindruck ist überwältigend. Der tiefe, so lange zurückgehaltene Haß gegen England kommt bei diesen sonst so ruhigen Menschen — wer ist ruhiger als der Seemann! — mit wahrer Urgewalt zum Ausbruch.

„Der verdammte Engelsmann!“

Mancher Fluch wird laut. Manche Faust ballt sich ingrimmig. Ach, daß sie nicht mit der Waffe in der Hand gegen die Krämerseelen losgehen können — das bedauern sie alle!

Durchbruch durch feindliche Kreuzer

Nun heißt es handeln. Was ist am besten zu tun?

So wird Schiffsrat abgehalten, an dem sämtliche Offiziere und Ingenieure teilnehmen. Die Meinungen gehen hin und her, bis man sich schließlich einig ist. Es wird beschlossen, den Weg nach Amerika fortzusetzen.

Das scheint immer noch das Beste. Denn die spanischen und portugiesischen Häfen sind nach Ansicht der Offiziere kaum mehr mit Sicherheit zu erreichen. Wir sind zu weit entfernt und können unterwegs zu leicht den Franzosen oder Engländern in die Arme laufen. Spätere Erkundungen haben diese Annahme auch vollauf bestätigt.

Dann wird auf meine Anregung hin das Schiff äußerlich unkenntlich gemacht. Wir müssen den Feind täuschen, wie wir können. Und sogleich geht's an die Arbeit. Den ganzen Tag wird gepinselt und gemalt, und jeder greift zu.

Von seiten der Leute werden alle möglichen Schiffsnamen, die niemals eines Menschen Ohr vernommen hat, vorgeschlagen, aber einer nach dem andern wird verworfen. Denn es würde den „seebefahrenen" Gegnern sofort auffallen oder verdächtig erscheinen, wenn plötzlich ein großer Dampfer mit gänzlich unbekannter Bezeichnung auftauchte.

Man muß also den Namen eines Schiffes wählen, das erstens wirklich vorhanden ist und zweitens mit der Bauart unseres Kastens ungefähr übereinstimmt.

Wenn man dann eine ungewollte und unerwünschte Begegnung nicht vermeiden kann, so ist das Erkennen doch immer recht schwierig. Denn auf dem freien Meer geraten die Schiffe

selten oder nie so dicht zusammen, daß man sich gegenseitig unbedingt erkennen muß.

Das ist eine seemännische Gewohnheit, die sehr erklärlich ist. Der oft hohe Wellengang mahnt zur Vorsicht, daß man sich einander nicht allzu vertraulich nähert; man brächte sein Schiff nur unnötig in Gefahr.

Wie unser Dampfer schließlich getauft wird, will ich nicht verraten, denn wir wollen uns auch nachträglich nicht den Spaß verderben. Jedenfalls ist es nach Beendigung der Maskerade sehr schwer, ihn wiederzuerkennen. Die Verkleidung oder Vermummung ist glänzend gelungen. Ein günstiger Umstand kommt noch hinzu. Das Schiff ist nämlich auf einer englischen Werft erbaut worden und kann so von vornherein als ein englisches angesehen werden. In diesen Dingen haben die Seeleute gute Augen.

In unserer neuen Aufmachung dampften wir frohgemut weiter. Der wachthabende Offizier hat seine Befehle, die strengstens befolgt werden müssen.

Anfangs ist uns das Glück auch hold. Wir sichten einige englische Dampfer, und die Erkennungssignale werden ganz munter ausgetauscht. Drüben bleibt alles ruhig. Ohne das Geringste zu merken, dampfen wir weiter. Sehr schön! Wir lachen uns eins.

Aber noch ist nicht aller Tage Abend. Unser Weg führt uns reichlich nahe an den Bermuda-Inseln vorbei — und da — da treffen wir zwei dicht beieinander fahrende Schiffe. Es ist mitten in der Nacht — ja — aber das nützt uns nichts, denn am Himmel hängt keine einzige Wolke, die uns gnädig verbirgt — die Sterne blitzen und dazu heller Mondschein — ich warte gespannt und bin jeden Augenblick darauf gefaßt, von den beiden gesichtet zu werden.

Deutlich kann ich erkennen, daß es ein Kriegs- und ein Handelsschiff ist. Später erfuhren wir auch, daß es ein englischer Kreuzer gewesen war, der einen deutschen Tankdampfer nach Bermuda brachte. Aber in dieser Nachtstunde muß er nicht aufgepaßt haben, denn wir kamen unbehelligt davon.

So weit ist unsere Reise ausgezeichnet verlaufen. Wir können froh sein.

Das ändert sich indeß, wie wir uns dem amerikanischen Festlande nähern. Unsere Telefunkenstation meldet uns plötzlich von dem drahtlosen Verkehr, den englische Kreuzer untereinander und mit ihren großen Handelsschiffen unterhalten.

Was bekommen wir da nicht alles zu hören! Man gibt sich gegenseitig die Schiffsorte, fragt nach deutschen Schiffen und bittet um Auskunft über unsern Kreuzer „Karlsruhe".

Das sind ja hübsche Aussichten! — Nein, es ist wirklich keine angenehme Lage. Die Kreuzer versperren uns den Weg und treiben uns immer weiter nach Norden. Das liegt aber durchaus nicht in unserer Absicht.

Was können wir machen? Wir sind abhängig von unseren Kohlen. Jedes größere Schiff muß auf einer langen Reise mit seinem Vorrat rechnen, und dementsprechend sind alle Anordnungen zu treffen.

So geht es auch uns.

Wenn wir nicht als hilfloses Wrack umhertreiben wollen, müssen wir uns entschließen, und es gibt nur einen Entschluß: wir müssen den feindlichen Kreuzergürtel durchbrechen. Weiter bleibt uns nichts übrig.

Wir richten uns danach und wählen für unsern Zweck einen Punkt an der offenen Küste, der keine Landungsmöglichkeit bietet. Unsere Rechnung ist so: die feindlichen Kreuzer werden hauptsächlich die Hafeneinfahrten bewachen und uns somit eine Möglichkeit geben, in die amerikanischen Hoheitsgewässer zu gelangen.

Mittlerweile haben wir uns der Küste bis auf 150 Seemeilen genähert. Diese Strecke wollen wir aber während der Nacht durchfahren. Wir treffen also die nötigen Maßnahmen und halten alles in Bereitschaft.

Die Aufregung an Bord steigt aufs höchste, als der Telegraphist mit dem Hörer auf dem Kopf in der Tür der Telefunkenstation erscheint. Was will er? Er winkt und fragt den Offizier, ob er keinen englischen Kreuzer sieht, auf dessen unmittelbare Nähe die Zeichen im Apparat schließen lassen.

Der Gesichtskreis wird noch einmal abgesucht, aber nichts bemerkt — zu allgemeiner Erleichterung.

Der Wettergott hilft uns auch. Gegen acht Uhr abends wird die Luft etwas diesig, daß man nicht allzu weit sehen kann. Ein großer Vorteil für uns.

Sofort beginnt die Arbeit. Die Leute sind eifrig wie nie. Sämtliche Heizer, die dienstfrei sind, melden sich freiwillig zur Arbeit vor den Kesseln. Selbst die Seeleute wollen mit zupacken. So geht es denn flink vorwärts.

Die Gelegenheit ist uns auch einigermaßen günstig. Dicker Qualm schießt aus dem mächtigen Schornstein, und der Dampfdruck wird auf das höchst zulässige Maß gebracht. Schneller und schneller wird die Fahrt. Rauschend bahnt sich der große Dampfer seinen Weg durch das leicht bewegte Wasser, und links und rechts schäumt die weiße Flut.

Immer geringer wird die Entfernung zur Küste. Den Dampfern, die wir passieren, können wir leicht ausweichen, da sie Lichter führen. Aber wir fahren vollständig abgeblendet.

Schon glauben wir uns in Sicherheit. Da trifft uns ein neues Mißgeschick. Es ist ungefähr elf Uhr abends, als vor uns mehrere abgeblendete Kriegsschiffe auftauchen. Wir sehen uns gegenseitig an und murmeln einen Fluch zwischen den Lippen. Verdammt! Wir sind verloren. Denn vor uns liegen englische Kreuzer.

Doch kaum haben wir uns mit dem Gedanken vertraut gemacht, schließlich doch noch von den verhaßten Engländern abgefaßt zu werden, als uns alle ein befreiendes Gefühl überkommt. Ist es möglich? Die Schiffe geben sich Lichtsignale, und wir erkennen, daß es nicht englische, sondern amerikanische Kreuzer sind, die Nachtübungen machen.

Also wiederum der Gefahr glücklich entronnen! Immerhin ist Vorsicht geboten, denn man kann nie wissen, wie die Herren unsere nächtliche Fahrt auffassen.

Außerdem ist große Aufmerksamkeit geboten. Denn es hat seine Schwierigkeiten, das große Schiff zwischen den vielen kleinen Fahrzeugen glücklich hindurchzubringen, die sich nahe der Küste bewegen. Die Leute sind entsetzt, wenn unser Riesendampfer plötzlich aus der Dunkelheit auftaucht, dicht an ihnen vorüber braust und dann wieder in der Finsternis verschwindet.

Das alles können wir deutlich beobachten. Wir hören auch das wilde Schreien, die lauten Angstrufe der Menschen, wie wir an ihnen vorüberfahren.

Endlich gegen Morgen kommt das Leuchtfeuer in Sicht, das uns als Richtpunkt gilt. Jetzt wird uns schon etwas leichter ums Herz, denn wir sehen doch wenigstens die Rettung.

Aber noch ist ein ziemliches Stück zurückzulegen, und im letzten Augenblick kann manches schief gehen.

Doch das Glück bleibt uns treu. Noch eine gute Stunde, und wir laufen mit voller Fahrt in die amerikanischen Hoheitsgewässer ein. Nun ist alles vorüber.

Wir atmen auf. All die Not der letzten Tage, die nervenanspannende Aufregung, die körperlichen Anstrengungen, die schwere Arbeit — alles ist vergessen.

Da aber der Funkenverkehr der englischen Kreuzer wieder sehr lebhaft wird, dampfen wir dicht an der Küste entlang, um nicht zu guter Letzt noch eine Ueberraschung zu erleben. Wir sind fest entschlossen, das Schiff mit voller Fahrt auf den sandigen Strand auflaufen zu lassen, wenn ein Kreuzer versuchen sollte, uns zu kapern.

Aber sie sind gnädig und lassen uns in Ruhe. Unbehindert setzen wir unsere Fahrt fort.

Auch dem Badeort an der Küste haben wir ein Andenken hinterlassen. Allerdings ohne unsere Schuld. Die kleinen Jollen und Boote nämlich, die am Strand vertäut lagen, wurden von unserm Bugwasser angezogen und dann durch die hohe Heckwelle vollständig auf den Strand geworfen. Die Badegäste mögen sich am anderen Morgen schön gewundert haben, wer all diese Boote wohl dort hinaufgeschleppt hat. Sie werden an einen schlechten Scherz gedacht haben, aber uns war gar nicht spaßig zumute. — —

Dicht vor der Einfahrt von New York erwartet uns noch ein besonderes Vergnügen. Wir sehen einen Dampfer der White Star-Linie, der sozusagen unter militärischem Schutz steht. Er wird nämlich von einem Kriegsschiff begleitet.

Wie wir näher kommen, erkennen wir den englischen Kreuzer „Suffolk", der den Passagierdampfer „Celtic" aus Furcht vor der „Karlsruhe" begleitet. Wir können wirklich

nicht der Versuchung widerstehen, als drittes Schiff in Kiellinie einzuscheren.

Kurz vor der Einfahrt zum Ambroßkanal dreht der Engländer in großem Bogen nach Steuerbord, wir nach Backbord, und hissen die deutsche Flagge. Das Gesicht der englischen Offiziere hätte ich sehen mögen, als sie unsere Flagge erkannten.

So schnell wie möglich wird nun das alte Aussehen des Schiffes wiederhergestellt, denn wir wollen natürlich als gute Deutsche einfahren. Aber hierzu ist leider nicht genügend Zeit, und so kommt unser stolzer Dampfer tatsächlich ohne Namen und Heimatshafen auf der Quarantänestation an.

Hier ankert bereits der große englische Liniendampfer. Es ist ein wunderbarer Anblick. Offiziere, Mannschaften und Passagiere stehen an der Reling und starren unser Schiff wie geistesabwesend an. Sie können es noch immer nicht fassen, daß ein so großer deutscher Dampfer durch die englischen Blockadeschiffe hindurchgekommen ist und sich noch dazu im Gefolge ihres Kreuzers befunden hat.

Sie ärgern sich, und wir sind seelenvergnügt. Unsere Mannschaft heult und schreit vor Freude. Von drüben hallen laute Verwünschungen zu uns.

Auch dieser Zwischenfall geht vorüber, und nach Erledigung der Quarantänevorschriften steuert unser Schiff nach New York weiter. Für uns wird es eine wirkliche Siegesfahrt. Von allen Schiffen, die im Hafen liegen, werden wir angestaunt und bewundert. Mit brausenden Hurras empfangen uns die deutschen und die österreichisch-ungarischen Schiffe. Selbstverständlich haben auch wir ein festliches Gewand angelegt, haben über den Toppen geflaggt und die größte Flagge gesetzt.

Den New Yorkern aber ist der Anblick unseres Schiffes ebenso neu wie unerwartet. Unsere Ankunft wird ein Ereignis. Durch unsere Ferngläser können wir beobachten, daß viele Fenster von Neugierigen besetzt sind, die das Einlaufen unseres wackeren Schiffes mit ansehen wollen.

Der Empfang in der großen amerikanischen Stadt ist wirklich herzerfrischend und erhebend. Alles freut sich. Auch von Bord des Riesendampfers „Vaterland" werden wir mit lauten Hurras begrüßt. Offiziere und Beamte unserer Linie kommen

an Bord und beglückwünschen uns zu unserer erfolgreichen Fahrt.

Hier erhalten wir auch die ersten wahrheitsgetreuen Berichte über den Stand der Dinge in unserem Vaterlande. Die New Yorker Staatszeitung schickt uns mehrere Ausgaben zu, aus denen wir sehen können, wie es drüben bei uns steht.

Unsere Leute reißen sich darum. Jeder ist neugierig und will die Nachrichten zuerst lesen. Die Gesichter erhellen sich, leuchten, strahlen. Manchem laufen die dicken Tränen über die braunen Backen, wie er über die Heldentaten unserer Feldgrauen und Blaujacken die Wahrheit hört.

Durch unsere Telefunkenstation hatten wir ja auch während der Reise täglich Berichte über die Lage in Europa und den Verlauf des Krieges bekommen. Diese Reutermeldungen waren aber so ungeheuerlich, daß es uns nicht möglich war, daran zu glauben.

Sonst hätten wir ja rein verzagen müssen, hätten an unserer Armee wie Marine nur schwere Enttäuschungen erlebt. Was uns da aufgetischt wurde, war ja rein lächerlich. Heute waren ganze Heere vernichtet und die Deutschen fürchterlich geschlagen worden; morgen waren 30 000 bis 40 000 Gefangene gemacht worden, und die Russen marschierten auf Berlin. In einer Schlacht bei Helgoland war die ganze deutsche Flotte in Grund und Boden geschossen worden. Die „Goeben" und „Breslau" waren bereits viermal vernichtet und zweimal gekapert worden. In dieser Tonart ging es weiter. Wir schüttelten nur die Köpfe. . .

So hatten diese Hiobsposten ihren Beruf verfehlt. Wir wurden nicht mürbe, verzweifelten nicht an unserem Vaterland. Wir wußten Bescheid, denn wir kannten die Engländer aus tausend Fahrten.

Hier zeigte sich auch wieder der Wert der drahtlosen Nachrichtenübermittlung. Ohne sie wäre es nicht möglich gewesen, daß wir rechtzeitig auf der Reise gewarnt wurden. So aber konnten wir schnell die englischen Gewässer verlassen, und später teilten uns die feindlichen Kreuzer — wenn auch ungewollt — ihre Standorte mit, so daß wir danach unsere Vorkehrungen treffen konnten.

Ich bin sicher, daß wir unbedingt in die Hände der Feinde gefallen wären, denn ihre Schiffe, die uns nachstellten, waren sehr gut unterrichtet. Sie versuchten auch, uns auf alle erdenkliche Weise ins Garn zu locken. Andauernd riefen sie unsern Namen und teilten uns mit, daß wichtige Befehle für uns da seien.

Ja, so freundlich waren sie. Ihre Absicht war dabei nämlich, daß wir antworten und uns bedanken sollten. Dann wäre unser Schicksal besiegelt gewesen. Aber wir waren nicht so dumm. —

Rückkehr von New York

Während meines Aufenthalts in New York habe ich Gelegenheit, die Stimmung der New Yorker gründlich kennen zu lernen. Sie war damals durchweg ausgesprochen deutschfeindlich, um die Wahrheit gerade heraus zu sagen. Die Presse, die sich zum großen Teil auf englisches Geld stützt, läßt ihrer abenteuerlichen Einbildungskraft die Zügel schießen, setzt die ungeheuerlichsten Nachrichten in die Welt und bringt die unsinnigsten Gerüchte in Umlauf. Was heute mit großen, tönenden Worten marktschreierisch verkündet wird, am nächsten Tag wird's widerrufen. Aber das macht nichts.

Mir selbst ist es nie klar geworden, wie es Menschen geben kann, die völlig gedankenlos alles hinnehmen, was ihnen von den Blättern aufgetischt wird. Bei uns ist es doch anders. Aber hier in Amerika! — Zuweilen hetzen die Zeitungen sogar gegeneinander, werden sehr deutlich und werfen sich die größten Dummheiten vor. Auch das scheint hier zum guten Ton zu gehören. Der richtige Yankee findet es ganz natürlich, als ob es gar nicht anders sein könnte.

Ich habe die Beobachtung gemacht, daß die meisten Amerikaner selbst über ihre eigenen Angelegenheiten sehr schlecht unterrichtet sind, höhere oder bessere Kreise mit einbegriffen, bei denen man doch größere Kenntnisse, eine umfassendere Bildung voraussetzen sollte. Und nun europäische Verhältnisse! Die Ansichten, die man darüber äußern hört, zeugen von krassester Unwissenheit. Es ist auch ganz verfehlt, die Leute bekehren zu wollen. Man bleibt der Prediger in der Wüste.

Auf der Straße kann man die ergötzlichsten Dinge erleben. Abends, wenn die Reutermeldungen eintreffen, sammeln sich große Menschenmengen vor den Zeitungspalästen. Namentlich die unaufhörlichen Siege der Engländer und Franzosen, der Russen und Serben werden lebhaft besprochen und allgemein bejubelt.

Dann kommt die Kehrseite. Ein Zeitungsjunge erscheint auf der Bildfläche. In der Hand trägt er lauter kleine Fähnchen in den Farben der kriegführenden Völker. Er nimmt eine Leiter, klettert flink hinauf und macht sich daran, eine Karte von Europa mit seinen Fähnchen zu bestecken, um die Fortschritte der beiden feindlichen Parteien anzuzeigen.

Es ist eine riesige Karte, die eine große Fläche einnimmt — wie sollte es in Amerika anders sein! Mehrere Male muß die Leiter verschoben werden, damit die bunten Dinger richtig angebracht werden können.

Alles ist aufs höchste gespannt. Der Junge scheint pfiffig und ein Spaßvogel zu sein. Er kennt seine Leute. Anfangs tut er so, als ob er die gesuchten Orte nicht finden kann. Dann nimmt er einige Fähnchen wieder heraus und steckt sie etwas weiter zurück. Bravo! Alles jubelt!

Aber der Bengel grinst, zieht die Flaggen wieder heraus und befestigt sie endgültig ein gutes Stück voraus — da, wo sie hingehören. Dann betrachtet der kleine Feldherr ein Weilchen sein Werk und klettert gelassen von der Leiter herunter. Dabei macht er ein Gesicht, als ob er selbst der Sieger sei und nicht das deutsche Heer.

Die Menge ist sprachlos, steht wie versteinert. Aber nur einen Augenblick. Dann beginnt ein Fluchen, Schreien und Toben.

„Das ist nicht wahr!"

„Lauter niederträchtige Lügen!"

„Herunter mit der Karte!"

„Reißt sie ab!"

Aber die Zeitung kennt ihre freien Bürger und hat die nötige Vorsorge getroffen. Die Karte hängt nämlich so hoch, daß sie mit bloßen Händen nicht zu erreichen ist. Also haben die Schreier das Nachsehen.

Langsam beginnt sich die Menge in zwei Lager zu teilen. Hier Deutschfreunde und dort Deutschfeinde! Merkwürdig ist es, wie viele, die vorher still waren, jetzt laut und zuversichtlich sprechen. Ich höre deutsche Worte, und die Volksgenossen finden sich bald zusammen. Sie begrüßen sich, erörtern die Kriegslage, tauschen ihre Ansichten und Gedanken aus — man könnte meinen, daß sie sich jahrelang kennen.

Jetzt treten auch Tribünenredner auf — in Amerika eine alltägliche Erscheinung. Sonst sieht man sie nicht, aber sowie etwas los ist, sind sie da.

Auf einem Wagen steht ein englischer Redner, wettert und flucht gegen die Deutschen, belegt sie mit allen erdenklichen Schmeichelnamen und beschuldigt sie aller möglichen Schandtaten, die ein Hirn nur ersinnen kann, gegenüber steht ein Deutsch-Amerikaner und spricht zu seinen Landsleuten. Bald gebraucht er die deutsche, bald die englische Sprache. Denn es dauert nicht lange, so kommen Überläufer von der andern Seite, und damit sie auch etwas verstehen, wird englisch gesprochen.

Jedenfalls haben die Deutsch-Amerikaner sich in diesem Kriege wieder auf sich selbst besonnen. Was sie alles zum Wohl ihres alten Vaterlandes getan haben, wird wohl erst später bekanntwerden. Nach allem, was ich drüben erlebt habe, muß ich sagen: wir können stolz sein auf unsere Brüder in Amerika.

Zu Anfang des Krieges war die Not groß. Viele deutsche Reservisten kamen in die großen Hafenstädte der Ostküste, um von hier aus die Überfahrt anzutreten.

Aber wie sollten sie es möglich machen, Deutschland zu erreichen! Die Engländer und Franzosen hielten ja alle neutralen Dampfer auf See an und holten die Angehörigen der feindlichen Staaten herunter.

Eine Gefangennahme war also sicher. Es blieb den Ärmsten nichts weiter übrig, als eine günstige Gelegenheit abzuwarten. Diese Gelegenheit kam aber nicht.

Inzwischen gingen die Geldmittel der Leute zu Ende, und ihre Lage wurde mit jedem Tage trostloser. Sie standen vor dem Elend. Der Generalkonsul wollte gern helfen, war aber

machtlos, denn wie sollte er die ungeheuren Summen aufbringen, die für den Unterhalt all der Tausende nötig waren?

Da setzte die Hilfe unserer Landsleute ein. Die deutschen Vereine und Gesellschaften nahmen die Reservisten auf, brachten sie unter und sorgten für sie nach jeder Richtung. In großen Turnanstalten, Badehäusern und anderen Räumlichkeiten wurden die nötigen Lagerstätten errichtet, selbst die Gänge des Konsulatsgebäudes dienten als Schlafgelegenheiten.

Auch die Verpflegung wurde geregelt. Den Verhältnissen und Lebensumständen der Quartiergeber entsprechend wurden die Obdachlosen verteilt und zu den gemeinschaftlichen Mahlzeiten der Familie zugezogen.

Ferner wurde ein Arbeitsnachweis eingerichtet, der den Leuten wieder Verdienst verschaffte. Das war sehr schwierig, denn die großen englischen und amerikanischen Häuser stellten keinen Deutschen mehr ein. Nach und nach aber wurde doch jeder untergebracht, und die allgemeine Not nahm ein Ende — zum großen Ärger der ehrenwerten Herren Briten.

Für mich wird es aber Zeit, nach Deutschland zu kommen. Ich muß hinüber, mag es kosten, was es will. Das steht fest für mich. Aber wie? Das ist eine kitzlige Frage.

Ich überlege hin und her und schmiede alle möglichen Pläne. Aber es geht s o nicht und s o nicht.

Eins ist mir von vornherein klar: wenn man in Amerika etwas erreichen will, braucht man Geld. Das ist aber auch in New York ein rarer Artikel, und mit meinen Mitteln bin ich am Rande.

Schließlich bleibt mir nichts übrig — so schwer mir's auch wird — gute Freunde und Bekannte aufzusuchen und mich ihnen anzuvertrauen. Sie steuern auch gern zusammen und versehen mich mit den nötigen Dollars.

Für eine gewöhnliche Landratte ist es unter den gegenwärtigen Verhältnissen wirklich nicht leicht, glücklich über den großen Teich zu kommen. Dem Seemann bietet sich schon eher eine Gelegenheit.

Ich weiß Bescheid. Die Hauptsache ist nur, daß man der Landessprache mächtig ist. Und die verstehe ich gottlob!

Das Schicksal hat auch Erbarmen mit mir. Alles geht vortrefflich, wenn ich mich auch etwas umwandeln muß.

Meinetwegen! Mir ist alles recht, wenn ich nur entwischen kann.

Am nächsten Tage wird aber alles anders. Ich erfahre nämlich, daß die englische Regierung der holländischen erklärt hat, keine Reisende deutscher oder österreichisch-ungarischer Herkunft mehr von Bord zu nehmen.

Wirklich? Ist das möglich? Sollte John Bull mit einem Male so anständig und hochherzig geworden sein —? Ich habe es jedenfalls geglaubt und bin auf diese Versicherung der Gentlemen hineingefallen. Ich Esel, hätte ich beinahe gesagt —!

Zu meinem Unglück soll auch morgen ein Dampfer der Holland—Amerikalinie geradeswegs nach Rotterdam fahren — oh, wäre er doch nicht gefahren! Ich wäre den Halunken vielleicht nicht in die Hände gefallen!

Aber von meinem Entschluß bin ich nicht mehr abzubringen. Ich habe meine Papiere und bekomme auch anstandslos eine Fahrkarte ausgehändigt.

Die Freudenbotschaft muß ich natürlich sofort meinem Schiff bringen. Ich gehe an Bord und verkünde die Neuigkeit. Alle sind überglücklich und wollen es ebenso machen.

Das Schicksal nimmt also seinen Lauf.

Am nächsten Tage schüttle ich meinen Kameraden die Hand und nehme Abschied. Manchem wird es schwer. Ich sehe, wie gern sie gleich mitgegangen wären. Dann noch einen Scheidegruß für mein schönes, stolzes Schiff, das uns so glücklich durch alle Fährlichkeiten hindurchgetragen hat, und fort geht's!

Bei der Einschiffung bin ich allerdings erstaunt. Woher kommen nur die vielen Passagiere? — Das kann ich mir zuerst nicht erklären, aber bald löst sich das Rätsel. Ich höre nämlich nur Deutsch sprechen und treffe auch einige Schiffsoffiziere, die mir bekannt sind.

Jetzt weiß ich. Sie alle haben denselben Plan wie ich und wollen die Gelegenheit wahrnehmen, nach Deutschland hinüberzugelangen und ihrem alten Vaterland mit der Waffe in der Hand zu helfen. Die meisten sind Angestellte und Kaufleute, die nichts mehr in der Neuen Welt halten kann. Aber

ihre Hoffnung sollte leider nicht in Erfüllung gehen. Kein einziger hat die Heimat wiedergesehen, sie alle gerieten in Gefangenschaft und schmachten jetzt wer weiß in welchem Lager. . . .

Die Abfahrt rückt heran, und auf dem Pier sammelt sich eine große Menschenmenge. Alles Freunde der deutschen Sache. Viele haben ihre Lieben an Bord gebracht, um das letzte Stündchen mit ihnen zu verleben. Andere sind gekommen, den Heimkehrenden noch einen Gruß an das Vaterland auf den Weg zu geben. Eine bitterernste Stunde. Wie manches Auge wird naß! . . .

Endlich werden die Trossen gelöst. Langsam setzt sich das Schiff in Bewegung. Da ruft es vom Land herüber: „Leb wohl!“ und „Auf Wiedersehen!“ Und dann mit einem Male schallte es donnernd aus tausend Kehlen, das deutsche Schutz- und Trutzlied: „Es braust ein Ruf wie Donnerhall“. . . und zum Schluß: „Deutschland, Deutschland über alles“.

Immer noch winken weiße Tücher. Fern und ferner. Allmählich sinkt die Dämmerung, und wir dampfen den Hudson hinab. . . .

In französischer Gefangenschaft

Zuerst geht die Fahrt glatt und ohne Hindernisse vonstatten. Staten-Island, die Freiheitsstatue und die Außenforts der amerikanischen Riesenstadt werden passiert. In der Bucht von New York treffen wir den englischen Kreuzer „Suffolk“ wieder, der uns aber weiter keine Schwierigkeiten macht. Die Erkennungssignale werden getauscht, und das Schiff kann seinen Kurs fortsetzen.

An Bord herrscht das bunteste Leben und Treiben. Es ist wirklich wie ein Hohn auf den Krieg. Denn auf diesem kleinen Fleck sind sämtliche Völker vertreten, die an dem gewaltigen Ringen beteiligt sind. Alle Sprachen schwirren durcheinander. Nur der Gelbe fehlt. Kein Japs ist darunter.

Aber Feindschaft? Nein, das kann ich nicht sagen. Man verträgt sich ganz gut. Mit der Zeit entwickelt sich sogar ein ungezwungener Verkehr unter den Passagieren, und man erfährt die abenteuerlichsten Geschichten.

Was stellen die Deutschen alles an, um die alte Heimat zu erreichen und in den Reihen ihrer Brüder mitfechten zu können! Es ist wirklich herzerfreuend! Einige sind schon seit Ausbruch des Krieges unterwegs, sind weither, von Chile, Argentinien, Brasilien gekommen, haben alles im Stich gelassen, was sie sich unter Arbeit und Mühen in langen Jahren erworben, haben die größten Entbehrungen durchgemacht — und jetzt?

Jetzt lachen sie wieder, sind munter und guter Dinge, wo sie hoffen oder gewiß sind, ihr Ziel zu erreichen und bald heimatlichen Boden zu betreten.

Während der Überfahrt kann man eigenartige Beobachtungen machen. Ausnahmslos reisen die Deutschen 1. und 2. Klasse, während die Angehörigen der feindlichen Staaten entweder 1. Klasse oder Zwischendeck fahren. Die paar Franzosen, die darunter sind, wenden sich sonderbarerweise vollständig von ihren Verbündeten ab und trachten, sich den Deutschen zu nähern.

Den Belgiern geht es herzlich schlecht. Man hat gar kein Mitleid mit ihnen, sondern verspottet sie noch obendrein. Das nehmen sie übel und begehren auf.

Die Russen sind harmlos und tun keiner Fliege was zuleide. Sie wissen nicht, weshalb man sie nach Hause schickt, können es durchaus nicht begreifen, warum sie mit uns Krieg führen sollen. Wir haben ihnen nichts getan, meinen sie, und sie uns auch nichts. Wir haben in bestem Frieden miteinander gelebt — und nun plötzlich Feindschaft?

Natürlich bleiben die unvermeidlichen Reutermeldungen nicht aus. Und immer dasselbe: ein Sieg des Vierverbandes nach dem andern. Aber hier wird sachgemäß erörtert und geprüft. Hier wird nicht alles blindlings geglaubt. Es sind eben keine Amerikaner, die die Nachrichten lesen.

Das Wetter ist während der ganzen Zeit prachtvoll. Einen Tag und alle Tage.

Auch die Abwechslung fehlt nicht. Eines Abends trifft unvermutet eine Depesche ein: die Passagiere eines andern Dampfers derselben Linie sind alle glücklich durchgekommen und in Holland gelandet.

Allgemeiner Jubel und überschäumende Freude. Sofort wird unser Nationallied gesungen und ein Konzert veranstaltet. Auch ernste Ansprachen, heitere Vorträge werden gehalten — kurz und gut, es ist eine wunderbare Stimmung bis tief in die Nacht hinein. Zum Schluß wird für das Rote Kreuz gesammelt, und jeder Deutsche gibt sein Scherflein. So kommt ein ganz ansehnlicher Betrag heraus.

Mittlerweile nähern wir uns dem Kanal. Der Telefunkenverkehr wird stärker; wir sichten auch einige Handelsdampfer, die aber eilig ihren Weg verfolgen.

Dann tauchen kleine, allein fahrende englische Kreuzer auf. Die Flaggen werden wieder gehißt, und wir dürfen passieren.

Also ist's wirklich wahr? Die Engländer halten ihr Wort und holen die Angehörigen feindlicher Staaten nicht von Bord? Ich kann es kaum glauben, wie ich sie kenne. Und andere auch nicht. Sie müssen sich gewaltig geändert haben.

Schon wiegen wir uns alle in Sicherheit, denn die Kreuzer, die in Sicht kommen, lassen uns in Ruhe, kümmern sich scheinbar gar nicht um uns.

Aber bald sollten wir unsern Irrtum erkennen: die Kreuzer wissen lange Bescheid, wer sich an Bord des Dampfers befindet. Um aber das Holland gegebene Versprechen nicht zu brechen, trotzdem aber die Passagiere von Bord zu kriegen, begehen sie eine gemeine Niederträchtigkeit. Sie bleiben in der Nähe und benachrichtigen einen französischen Hilfskreuzer, der die Häscherdienste tun und das Schiff in einen Hafen schleppen muß — Frankreich hat nämlich bis jetzt kein Abkommen mit Holland getroffen.

Also echt englisch — pfui Teufel —!

Uns geht's nicht anders.

Während der Nacht passieren wir die Scilly-Inseln, und alles liegt in guter Ruh. Das ganze Schiff schläft.

Aber dann — — —

Plötzlich werden die Maschinen gestoppt, und der Dampfer kommt zum Stillstand.

Ich werde sofort wach und springe auf. Es ist 4 Uhr. Ich öffne das Bullauge und sehe hinaus.

Im ersten Augenblick bin ich starr. Quer vor unserem Bug liegt ein großer französischer Hilfskreuzer*), der das Signal gehißt hat: „Stoppen Sie sofort!" Zum Schluß feuert er noch einen Schuß ab — wahrscheinlich um zu beweisen, daß er auch schießen kann. Denn sonst liegt kein Grund vor.

Und nun folgt das übliche Verfahren. Der Kreuzer setzt ein Boot aus, und an Bord steigen zwei Offiziere, um die Papiere des Schiffes zu prüfen. Sie stehen und sprechen miteinander, können sich aber offenbar nicht einigen, was mit

*) Es war der Hilfskreuzer „La Savoie".

uns geschehen soll, und fahren wieder ab, ohne uns vorläufig zu behelligen. Wahrscheinlich funken sie jetzt und warten auf Antwort.

Der Kreuzer bleibt aber in unserer Nähe. Still und ruhig liegt er da. Er hätte ein wunderschönes Ziel für ein U-Boot abgegeben. Schade! — Die Wachsamkeit an Bord ist wirklich nicht übertrieben, wie man leicht erkennen kann.

Das dauert eine ganze Zeit, bis unser Kapitän, ein derber Holländer, ungeduldig wird. Er erklärt dem Kreuzerkommandanten, daß er weiter fahre, wenn kein Mensch wisse, was er tun solle. Das hilft augenscheinlich, denn sofort erhält er den Befehl: „Folgen Sie mir!"

Die meisten Passagiere können sich aus allen diesen Dingen keinen Vers machen. Sie stehen den ganzen Verhandlungen verständnislos gegenüber und ahnen nicht, was im Werk ist. Für uns Seeleute aber ist es sofort klar, wohin der Kurs führt.

Allerhand Mutmaßungen werden laut. Was wird mit den Passagieren? Was geschieht mit dem Schiff? Daß man uns mit Absicht den Franzosen in die Hände spielt, können einige Besserwisser immer noch nicht begreifen.

Aber bald sollten sie's erfahren. Es dauert gar nicht lange, so kommt die französische Küste in Sicht. Einige kleine Torpedoboote flitzen heran und begleiten unsern Dampfer. Die Insel Quessant wird passiert und Kurs auf Brest genommen. Kurz vor der Einfahrt stoßen noch mehrere Torpedoboote zu uns und nehmen an unserer Begleitung teil.

Das Schiff wird in den Innenhafen bugsiert und hier verankert. Da sind wir nun! —

Ich gebe mich keiner Täuschung hin. Ich weiß, was unser harrt. Aber vorläufig bin ich wehrlos. Ich kann nichts machen. Also ruhig Blut! —

Ich stehe an der Reling und sehe mir den Hafen mit seinen Kriegsschiffen an. Aber viele sind es nicht. Etwa 30 kleine Torpedoboote, ein alter Kreuzer und ein Linienschiff liegt noch auf Stapel. Aber gearbeitet wird nicht daran.

Der Innenhafen ist aus Furcht vor unseren U-Booten durch Sperren abgeschlossen. Aber ich habe gute Augen und erkenne

zwei deutsche und ein österreichisches Schiff, die von den Franzosen wohl gekapert sind.

Länger hab' ich nicht Zeit zu beobachten, denn jetzt wird es bei uns lebendig. Der Hafenkommandant kommt mit seinen Offizieren an Bord und will unser Schiff untersuchen.

„Sind deutsche Reservisten an Bord?" ist ihre erste Frage.

„Nein", erwidert tapfer der Kapitän, „nur deutsche Passagiere und Reservisten anderer Staaten."

Der Kommandant bespricht sich leise mit seinen Offizieren. Wieder ist man sich nicht schlüssig, was geschehen soll.

Bald heißt es, der Dampfer ist frei, bald soll alles von Bord. Keiner weiß wohin und woher.

So wird es langsam Abend, und unser Los ist noch immer nicht entschieden. Der Kapitän flucht und wir müssen warten.

Aber der nächste Morgen bringt die Entscheidung. Einige hundert Soldaten, mit einem Admiral und einigen Offizieren an der Spitze, kommen an Bord und beginnen die Ladung zu löschen. Die Passagiere werden alle miteinander geweckt und müssen sich in der ersten Kajüte einfinden. Dann heißt es gesondert antreten. Die Deutschen kommen zuletzt — natürlich! Wie sollte es anders sein!

Der Herr Admiral, ein kleiner dürrer Graukopf mit Zwickelbart und runden schwarzen Augen, geht die Reihen entlang, und nun beginnt das Fragen.

„Haben Sie gedient?"

„Nein."

„Was sind Sie?"

„Landsturm ohne Waffe."

„Und Sie?"

„Ungedienter Landsturm."

„Und Sie?"

„Krankenpfleger."

Schließlich wird es dem kleinen Herrn zu bunt, und er ruft ärgerlich: „Na, wenn das alles Landsturm ist, was mögen die andern für Kerls sein!"

Er wendet sich zu seinem Adjutanten und murmelt einige Worte, die ich leider nicht verstehen kann.

Die Papiere werden hervorgeholt und aufmerksam geprüft. Aber o weh, eine ganze Anzahl hat überhaupt keine Ausweise. Sie haben nämlich vorher ihre Militärpässe aus den Bullaugen geworfen und glauben, sie damit vernichtet zu haben.

Aber die Franzosen sind schlauer, als jene angenommen haben. Draußen liegt nämlich ein Boot, das alles auffischt, was über Bord fliegt, und jedes Stückchen Papier wird sorgsam gehütet.

Das wird uns sehr bald klar. Denn diejenigen, die ihren Namen richtig angegeben haben, erhalten ihren Paß zurück, bekommen dafür aber einen Vermerk in der Liste. Damit ist das Verhör vorläufig beendet.

Aber nachmittags kommt der Befehl: „Sämtliche Passagiere, mit Ausnahme der Angehörigen der Verbündeten, von Bord."

Große Leichter werden längsseit gebracht, und wir müssen sie besteigen. Nur Frauen und Kinder bleiben zurück, sonst wird keine Ausnahme gemacht.

So werden ganze Familien auseinandergerissen. Unerbittlich. Erbarmungslos. Hier weint eine Frau zum Herzerweichen. Da schreit ein kleines Mädel und hängt sich an den Vater. Aber kein Bitten, kein Flehen hilft. Keine Träne rührt den Feind. Es nützt alles nichts. Wir müssen gehorchen.

An Handgepäck dürfen wir nur das Allernotwendigste mitnehmen. Und einige meinen, daraus schließen zu können, daß wir wieder an Bord zurückkommen, daß wir an Land vielleicht noch einmal eingehender verhört werden sollen.

Aber davon ist gar keine Rede. Die Einschiffung geht sehr schnell vonstatten. Schlepper nehmen die Leichter in Tau, und fort geht es quer über die Bucht zu einer Landungsstelle.

Hier wird ein kurzer Halt gemacht, und der Führer unseres traurigen Zuges erklärt uns kurz und bündig, daß jeder, der Widerstand leistet, erschossen wird.

Und das ist kein leeres Gerede. Gleich darauf wird diese Drohung auch ausgeführt. Ein Deutschpole hat eine größere Handtasche bei sich, als erlaubt ist, und soll sie infolgedessen

abgeben. Er weigert sich jedoch, weil sie all sein Geld und seine Wertsachen enthält.

Was tun die Schufte? Der arme Kerl bekommt einen derben Stoß, und ehe er sich noch recht besinnen kann, knallen nacheinander drei Schüsse. Ins Herz getroffen, sinkt er vornüber in den Staub und bleibt so liegen.

Wir stehen dabei, in ohnmächtiger Wut, und müssen das Mordstück mit ansehen. Aber unsere Henkersknechte treiben uns weiter. Zu vieren nebeneinander müssen wir nach dem Fort marschieren, das ziemlich weit entfernt sein soll.

Es herrscht glühender Sonnenbrand. Die Zunge klebt am Gaumen. Wir sind in Schweiß gebadet.

Ein alter Herr von 65 Jahren wendet sich an den führenden Offizier und bittet um einen Wagen, den er gern bezahlen will. Kurz und barsch wird ihm sein Ansuchen abgeschlagen. Schließlich kann er nicht weiter und sinkt um. Zwei jüngere Herren springen hinzu, tragen ihn an den Grabenrand und bitten noch einmal um irgend ein Fuhrwerk. Ein paar Soldaten werden beauftragt, den Mann weiterzuschaffen. Auf einem zweirädrigen Karren haben sie ihn später angebracht.

Nach einer guten Stunde kommen wir endlich an unserem Bestimmungsort an. Wir werden in Abteilungen zu 30 bis 40 Mann gesondert und jede Abteilung in eine Kasematte gewiesen.

Ein angenehmes Quartier, das muß man sagen. Erstens sind die Räume eng und klein, zweitens kann fast kein Lichtstrahl hineindringen, und drittens starren sie förmlich von Schmutz. Es ist mir ein Rätsel, wie die französischen Soldaten hier leben können. Aber schließlich — der Mensch ist ein Gewohnheitstier.

Zuerst geht's also an die Reinigung. Die Ställe — anders kann man die Löcher wirklich nicht bezeichnen — werden ein klein wenig gesäubert und die Gucklöcher — Fenster wäre übertrieben — so weit wie möglich geöffnet, damit wenigstens etwas frische Luft hereinkommt. Für unsere menschlichen Bedürfnisse wird ein großer Kübel in eine Ecke gestellt, denn den Raum darf niemand verlassen.

Gegen Abend treten einige Soldaten ein und bringen einen großen Topf mit Kohlsuppe. Jeder erhält einen Löffel in die Hand gedrückt, und nun kann das gemeinschaftliche Mahl losgehen. 32 Mann aus einem Topf! Ich muß gestehen, daß es mir im Leben schon besser geschmeckt hat. Aber wenn man einen Wolfshunger hat?!

Um 10 Uhr wird Ruhe befohlen. Wir sollen schlafen. Gut gesagt, aber wo und wie? Eine Gelegenheit zum Schlafen gibt es nicht. Keine Decke. Kein Stroh. Nichts. Man ist gezwungen, sich zu setzen oder an die Mauer zu lehnen.

Aber man muß gerecht sein. Zur Entschuldigung für unsere jämmerliche Unterkunft mag angeführt werden, daß die Forts für eine so große Anzahl von Gefangenen in keiner Weise vorbereitet waren. Denn wir waren ungefähr 800 Mann! Auch muß ich erwähnen, daß es später besser geworden sein soll.

Aber ich selbst habe es nicht mehr erlebt.

Flucht und Ankunft in Kiel

Wie schon erwähnt, durften nur die Angehörigen der Vierverbandsstaaten an Bord bleiben. Auch die Neutralen galten als verdächtig — warum, weiß ich nicht — und müssen mit in die Gefangenschaft wandern. Anfangs werden wir gesondert in einen Raum gesteckt — dazu gehöre auch ich. Da jedoch nicht genügend Platz vorhanden ist, kommen mit der Zeit noch andere Leidensgenossen hinzu.

Während die andern still sind, wollen wir uns nicht zufrieden geben. Wir verlangen, zu unserm Konsul geführt zu werden und legen gegen unsere Behandlung mit aller Entschiedenheit Verwahrung ein.

Der Kommandant des Forts weiß nicht recht, was er machen soll. Er läßt uns zu je drei Mann nochmals vorführen und vergleicht unser Signalement mit den Papieren. Glücklicherweise ist es ziemlich dunkel, sonst hätte er wohl die Unterschiede herausfinden müssen. So bleibt es einstweilen bei der Untersuchung, und wir werden in unsere Kasematte zurückgeschickt.

Da wir aber mit unseren Vorstellungen nicht nachlassen, werden wir am vierten Tage nachmittags zu je zwei Mann mit zwei Soldaten als Bewachung zum amerikanischen Konsul geleitet. Der Herr ist aber nicht anwesend, nur der Sekretär. Und der bedeutet uns zu warten.

Dies Warten dauert aber entsetzlich lange. Uns wird die Zeit lang. Außerdem haben wir in Erfahrung gebracht, daß unser Dampfer noch am selben Abend in See gehen soll, und wir hoffen doch noch, durch eine glückliche Fügung an Bord zu kommen.

Unsere Wächter haben es sich indessen bequem gemacht. Sie sitzen da, rauchen ihre ewigen Zigaretten und erzählen sich etwas.

Endlich reißt mir die Geduld. Ich wende mich an den Sekretär und frage ihn, ob wir endlich frei sind.

„Jawohl", entgegnet der junge Mann sehr höflich. „Aber erst muß eine Bescheinigung ausgestellt werden, daß Sie nach Holland kommen können."

„So stellen Sie mir diese Bescheinigung doch aus!"

„Bedaure!" Und der Glattrasierte zieht die Schultern in die Höhe. „Dazu bin ich nicht befugt. Das muß der Herr Konsul selbst tun."

Mit dem Mann ist also nichts anzufangen. Wenn wir noch mitwollen, müssen wir einen andern Plan schmieden. Ein Glück, daß mein Kamerad ein glänzendes Französisch spricht. Er ist Ingenieur und kommt aus Venezuela, wo er mehrere Jahre eine große Fabrik geleitet hat.

Sollte es nicht möglich sein, mit unsern beiden Wächtern ein vernünftiges Wort zu reden? Mein Kamerad versucht es, und siehe da, sie sind durchaus nicht zugeknöpft. Bald sind wir mitten im Gespräch, und sie stehen gern Rede und Antwort. Sie sind beide Fischer aus der Gegend von Brest, nicht mehr ganz jung, vielleicht um die Mitte der Dreißig, und bald erzählt der eine, bald der andere. Sonst haben sie immer auf den Neufundlandbanken gefischt, und da haben sie oft gesehen, wie die Deutschen mit ihren großen Schiffen vorübergefahren sind.

„Was habt ihr denn mit ihnen gehabt?"

„Gar nichts", meinte der eine, der besonders lebhaft ist, „uns haben sie nichts getan."

„Warum habt ihr denn Krieg mit ihnen angefangen?"

„Aber s i e haben doch angefangen!" fällt der andere ein.

„So" — —

„Ja, natürlich. Haben sie nicht das arme Belgien überfallen und verwüstet, wie? — Soll es uns ebenso ergehen? — Nein, mein Herr, diese Boches — diese Barbaren — wir werden es ihnen schon heimzahlen" —

Da haben wir's wieder! Die französische Lügenpresse hat gut gearbeitet. Das kann man an diesen harmlosen Leuten sehen.

Wir stoßen natürlich in dasselbe Horn. Und als wir ihnen erklären, daß auch Amerika den verdammten Deutschen den Krieg erklären wird, da haben wir die braven Fischer ganz und gar gewonnen. Sie sind versöhnt.

Ob wir nicht ein Glas Wein miteinander trinken wollen?

O gewiß — mit Vergnügen!

Aber erst dürfen wir uns doch die Stadt ansehen und ein paar Einkäufe machen? In einer kleinen Stunde treffen wir uns unten im Wirtshaus wieder und gehen dann zum Konsul.

Einverstanden!

Während die beiden sich hinter ihr Glas setzen, entfernen wir uns ganz gemächlich, bleiben hin und wieder stehen, betrachten das eine und andere Gebäude und nähern uns so unauffällig dem Hafen. Bei unserer Landung haben wir wohl bemerkt, daß ein sehr lebhafter Verkehr mit unserem Dampfer stattfindet.

Wir treten an eine Barkasse und bitten, uns doch mitzunehmen, da wir sonst schlecht an Bord kämen.

Der Bootsmann mustert uns ohne sonderliches Mißtrauen. „Wer sind Sie, und woher kommen Sie?"

Mein Kamerad tut sehr erstaunt. „Aber wir gehören doch zum Dampfer! Wir sind nur an Land gegangen, um uns die hübsche Stadt anzusehen, und wollen nun wieder aufs Schiff."

„Haben Sie Papiere?"

„Jawohl."

„Bitte."

Nachlässig holen wir unsere großen Bogen aus der Tasche und halten sie dem Mann unter die Nase. Lesen kann er das Geschriebene nicht — es ist ja englisch — aber den Ort Boston, den kennt er. Mein Kamerad übersetzt alles andere, und der Franzose ist zufrieden. Wir dürfen mitfahren. Eine Handvoll Zigaretten tut das übrige. . . .

Bis jetzt bin ich ganz ruhig gewesen. Ich verspüre keine Erregung. Mir ist, als ob alles so sein müßte. Wie wir uns

aber dem Dampfer nähern, schlägt mir doch das Herz. Die Barkasse legt längsseit an, der Bootsmann erhält ein gutes Trinkgeld, bedankt sich und ruft uns noch einige Scherzworte zu.

Oben tritt uns der Posten entgegen. Jetzt gilt's.

„Die Papiere!" —

Wir ziehen sie wieder aus der Tasche und zeigen sie vor. Um ganz sicher zu gehen, stellen wir uns etwas angetrunken. Das hilft. Der brave Posten schüttelt mißbilligend sein weises Haupt und dreht sich um. Wir haben gewonnen.

Arm in Arm gehen wir weiter und kommen in die zweite Kajüte. Hier sind die ganzen Kammern schon ausgeräumt, einige mit allerhand Gegenständen, mit Matratzen und Wäschestücken vollgestopft.

Eine solche Kammer suchen wir uns aus.

Nun aber flink! Die Matratzen werden schnell beiseite gerissen, und wir legen uns dahinter, dann werden sie wieder hochgezogen, und von uns beiden ist nichts zu sehen.

Jetzt beginnt eine wahre Folter. Meine Nerven sind aufs äußerste angespannt. Das kleinste Geräusch in der Nähe erschreckt mich. Ich höre mein Herz klopfen. Jeden Augenblick erwarte ich meine Entdeckung. Aber es ist nichts.

So liegen wir und warten, warten, warten. . . .

Aber auch diese Folter geht zu Ende.

Langsam wird es Abend. Es ist ungefähr 6 Uhr. Da hör ich ein wohlbekanntes Geräusch — das klingt mir wie die allerschönste Musik: die Schiffsmaschinen fangen an zu arbeiten. Zuerst nur einige Umdrehungen — eine Maschine vorwärts und eine zurück. Ich weiß Bescheid. . . .

Leise, ganz leise ruf ich meinen Kameraden an und flüstere ihm meine Wahrnehmung zu — ja, er hat es auch gehört: die Maschinen werden probiert. Daraus schließen wir, daß es bald losgeht.

Wieder wird es still.. Wir liegen da und lauschen.

Endlich — nach einer Viertelstunde etwa — ein dumpfer Laut — ein schweres Rasseln und Knarren — der Anker wird aufgehievt, und allmählich setzt sich das Schiff in Bewegung.

Das ist ein Augenblick! Wie eine Last fällt es mir vom Herzen. Wir sind zwar noch nicht entwischt — die Fahrt ist noch lang — was kann uns unterwegs nicht alles zustoßen — aber der erste Streich ist doch gelungen — wir sind vorläufig geborgen und schwimmen wieder auf dem Wasser. Am liebsten hätt' ich laut gesungen: „Lieb' Vaterland, magst ruhig sein" — aber dazu ist es doch noch zu früh.

Bald macht der Dampfer große Fahrt und entfernt sich rasch und immer rascher vom Lande.

Diese Nacht habe ich prachtvoll geschlafen, so schön wie selten in meinem Leben. Was Wunder auch! Körper und Geist verlangen schließlich ihre Ruhe.

Am nächsten Morgen, sowie es eben Tag geworden ist, wühlen wir uns aus unserem Versteck und suchen den Obersteward, den wir mit unserer Lage bekannt machen müssen, denn wir haben gar keine Lust, in unserer Kammer zu verhungern. Wir kennen diesen prächtigen Menschen und haben uns nicht getäuscht. Der kleine rundliche Deutschschweizer ist ein aufrichtiger Freund unserer Sache und verspricht uns seine Hilfe. Und er hält sein Wort. Zuerst sorgt er dafür, daß wir uns gehörig waschen und die nötige Reinlichkeit antun können. Dann gibt es ein tüchtiges Frühstück, das uns nach den elenden Tagen in der Gefangenschaft doppelt gut schmeckt. Danach fühlen wir uns sehr wohl und munter.

Ungeschoren kommt unser Dampfer zwar nicht durch. Im Lauf des Vormittags wird er nochmals durch einen französischen Zerstörer angehalten, aber nicht weiter beläftigt. Nach Durchsicht der Schiffspapiere wird er sofort freigelassen.

Abends passieren wir Dover.

Wie sieht's hier aus? Ich kann leider wenig entdecken. Im Hafen bemerke ich einige Kreuzer, die instand gesetzt werden — einer von ihnen liegt vollständig auf der Seite.

Bei den Downs werden wir noch einmal angehalten — jetzt ist es ein englisches Fahrzeug — aber gleich wieder freigegeben. Hier liegen zwei Kanonenboote auf Vorposten. Weitere Kriegsschiffe habe ich nicht gesehen.

Ungehindert setzt nun der Dampfer seinen Weg fort, und am nächsten Morgen erreichen wir wohlbehalten Rotterdam.

Gerettet! —

Jetzt haben wir nichts mehr zu befürchten. Wir sind in einem neutralen Land. Wie sind wir froh! Ob unsern beiden guten Wachtposten in Brest auch so leicht ums Herz ist? Ob sie noch immer auf ihre beiden Amerikaner warten? —

Wir bedauern nur unsere armen Landsleute, die als Gefangene in Brest bleiben müssen. Es sind ungefähr 800 Mann. Alles junge herrliche Menschen, die darauf brennen, ihrem Vaterland zu helfen. Bei ihrer Abfahrt von der Neuen Welt haben sie sich nicht träumen lassen, daß sie den Krieg in den Kasematten einer französischen Festung verleben sollten. Alle ihre ehrliche Begeisterung, ihr heißer Wunsch, mit ihren Brüdern gemeinsam zu kämpfen, ist vergeblich gewesen.

Glücklich sind nur die wenigen, denen es gelungen ist, durchzukommen, die nun in Rotterdam frank und frei an Land gehen dürfen. Das wohlige Gefühl ist gar nicht zu beschreiben. Kein hinterlistiger Brite oder Franzose kann uns mehr etwas anhaben. Hier hören wir auch noch allerlei von andern, die ihren Häschern eine Nase gedreht und sich auf die abenteuerlichste Weise durchgeschlagen haben. Zwei hatten sich ein Versteck zwischen der Bordwand und der Holzverschalung gesucht, und ein braver Steward hatte sie während der Ueberfahrt mit Essen und Trinken versorgt.

Zwei andere waren dreist und gottesfürchtig gewesen. Sie hatten einfach zwischen den russischen Reservisten ihr Heim aufgeschlagen und nicht den geringsten Verdacht erweckt. So waren sie mit durchgeschlüpft.

Ein fünfter hatte sich in einem der Rettungsboote verkrochen. Von dem Hartbrot und dem Wasser im Boot hatte er sich genährt. Angenehm war der Aufenthalt nicht und ungefährlich auch nicht. Bei der Durchsuchung des Schiffes lief einmal ein französischer Soldat über ihn hinweg, bemerkte ihn jedoch nicht.

Das sind Geschichten, die man nicht vergißt. Die Gefahr ist vorüber, und wir können herzhaft lachen über alles, was wir ausgestanden haben.

Groß ist die Freude, als der Zug sich gegen Abend unserer Grenze nähert. Wir passen auf und zählen die Minuten.

Jetzt fahren wir hinüber, und aus allen Abteilen schallt es wie ein donnernder Gruß: Hurra! Hurra! Hurra!

Wir sind auf deutschem Boden.

Bald trennen sich unsere Wege. Wir nehmen Abschied. Mein Kamerad dampft nach Süden, ich nach Norden. Werden wir uns wiedersehen?

Es sollte nicht sein. Schon nach wenigen Wochen erhielt ich die Nachricht, daß er durch einen Granatschuß schwer verletzt war und bald darauf im Lazarett seiner Wunde erlag.

Er war ein treuer Deutscher, der voll Liebe an seiner Heimat hing. Noch in dem letzten Brief, den die Schwester für ihn schrieb, hieß es: „Sollte ich wirklich sterben müssen, so ist es wenigstens in der Gewißheit, ich habe alles gegeben, was das Vaterland verlangte, und ich hoffe, nicht umsonst.“

Torpedoboot im Vorpostendienst

Meine Waffe ist die Torpedowaffe, und ohne Aufenthalt fahre ich durch nach Kiel, wo ich früher gedient habe.

Der Tag meiner Ankunft steht unter einem glücklichen Stern. Wie ich mich auf der Registratur melde, bringt der Adjutant der 1. Torpedodivision dem Abteilungschef gerade die Freudenbotschaft, daß die drei englischen Panzerkreuzer „Aboukir", „Cressy" und „Hogue" in der Nordsee vernichtet sind. Unser Weddigen hat sie torpediert. Hurra! Der erste große Erfolg gegen unsern überlegenen Feind zur See, der unsere Kampfschiffe wie Ratten aus ihren Löchern graben wollte. Vorläufig haben wir den Spieß umgedreht, und hoffentlich bleibt es dabei.

So ist die Freude groß und die Stimmung gehoben. Ich muß erzählen von meinen Fahrten und Abenteuern, und die Herren schütteln die Köpfe. Keiner kann es recht glauben, daß es möglich ist, mit einem Schiff nach Deutschland zu kommen.

Ich mache mich auf, um mir eine „Bleibe" zu suchen. Ob ich bei der braven Wirtin, bei der ich während meiner früheren Übungen gewohnt habe, wohl wieder unterkommen kann? Das wäre mir das liebste, denn wir kennen uns und wissen miteinander Bescheid.

Ich treffe sie zu Hause und werde mit dem echt holsteinischen Ausruf: „Oh ha!" empfangen. Jawohl, ich kann bleiben, mein altes Zimmer ist gerade frei geworden.

Ich packe gleich aus, lege alles an Ort und Stelle — denn Ordnung ist das halbe Leben — und mache dann einen Rundgang durch die Stadt.

Kiel ist von Truppen aller Art überfüllt. Auf der Holtenauer Straße dröhnen die schweren Stiefel der Reservisten und eingezogenen Rekruten, singend ziehen sie zum Schieß- oder Übungsplatz hinaus.

Aber wie sieht der Hafen aus! Ganz anders, wie ich es mir vorgestellt habe. An Stelle der großen Linienschiffe und schlanken Kreuzer sehe ich nur einige Handelsschiffe und die leeren Bojen, an denen sonst die Schiffe festgemacht werden.

Im Torpedobootshafen ist es leer. Wo sind alle die schwarzen Gesellen? Einige wenige Tender und Sonderschiffe haben sich wie schmollend in eine Ecke gedrückt, als ob sie vergrämt seien, daß sie in dieser großen Zeit nicht mitmachen dürfen.

Ich habe natürlich den lebhaften Wunsch, sofort an Bord zu kommen. Aber es heißt Geduld üben. Zuerst muß alles noch einmal geübt werden. Mit Boot und Waffen umzugehen, ist doch nicht ganz so einfach, wie es aussieht. Vieles hat man in der Zwischenzeit verlernt, manches ist neu. So ist eine Auffrischung unbedingt nötig.

Endlich schlägt auch für mich die Stunde der Erlösung. Die Zeit der Vorbereitung ist vorüber, die Zeit des Handelns kann beginnen. Ich werde einer aktiven Flottille in der Nordsee zugeteilt und muß mich in Wilhelmshaven melden.

Der Kommandant heißt mich herzlich willkommen. Wieder muß ich erzählen, woher der Fahrt, wie die Stimmung drüben in Amerika ist, wie ich durchgerutscht bin usw.

„Das war ja eine feine Sache“, meint er, „na, hoffentlich haben wir bald Gelegenheit, den hinterlistigen Engländern eins auszuwischen.“

Damit bin ich einverstanden — von ganzem Herzen!

Der Seemann weiß ja, wie's auf einem Torpedoboot aussieht. Aber für die lieben Landratten, die mit den kleinen schwarzen Gesellen nicht vertraut sind, ein paar kurze Erklärungen.

Das Oberdeck ist von vorn bis hinten durch Geschütze und Torpedorohre beengt. Auch die Schornsteine und Oberlichter nehmen einen großen Raum ein, so daß der Laie kaum weiß, wo er den Fuß hinsetzen soll. Aber die Torpedobootsleute

wissen sich zurechtzufinden — auch mitten in völliger Dunkelheit.

Gleich vorn auf der Back steht ein Geschütz, dann folgt die Brücke mit dem Signalmast und dem luftigen Stand für den Ausguckposten. Zumal bei hohem Wellengang und schwerer See ist es nicht ganz leicht, in den schwankenden Korb hinaufzuentern. Das muß schon ein richtiger Turner sein.

Hier befindet sich auch die Zentrale des Schiffes, von der alles an Bord geleitet wird. Ferner die Telegraphenstation mit ihren modernen Apparaten. Daneben waltet der Koch in seiner Kombüse. Aber das ist ein Kapitel für sich. Denn es ist wahrlich keine Kleinigkeit, täglich für die Bedürfnisse einer Besatzung von 80 Mann zu sorgen. Jeder Kessel, jeder Topf, jede Pfanne, jeder Teller hat seinen bestimmten Platz, sowohl auf dem Feuerherd wie außer Gebrauch.

Wenn die See ruhig ist, kann auch der Koch ruhig seines Amtes walten. Bei bösem Wetter aber hat er einen bösen Stand. Vergeblich bietet er mit seinem Gehilfen alle Kunst auf, die Schüsseln wagerecht zu halten — bald kippt ein Kessel, bald ein Topf über, und das bittere Salzwasser spritzt in die Kombüse. Aber das hilft alles nichts: Das Essen muß pünktlich auf die Minute fertig sein, und — und stolz kann er sich an die Brust schlagen — es ist fertig!

Mittschiffs befinden sich auch die Maschinenoberlichter und die großen Windfänger, die die frische Luft in die Heizräume leiten. Maschinen und Kessel nehmen den größten Teil des Bootes ein, so daß für die Wohnräume der Mannschaften nur ein knapper Platz bleibt.

Auf dem Achterdeck sind wieder Torpedorohre und zwei weitere Geschütze aufgestellt. Hier ist auch die Steuereinrichtung, die von drei Seiten aus betätigt werden kann: erstens oben von der Brücke, zweitens vom Kartenhaus darunter und drittens vom hinteren Turm aus.

Unter dem Achterdeck liegen die Wohnräume der Unteroffiziere, sehr klein und eng, so daß sie eben Platz zum schlafen bieten. Dann folgen die Räume für die Deckoffiziere und Offiziere mit den beiden Messen zum gemeinschaftlichen Aufenthalt.

Die Mannschaftsräume befinden sich vorn unter der Back. Die Leute schlafen zum Teil an Deck, zum Teil in Hängematten bis dicht unter Deck. Wie große Schwalbennester kleben diese dunklen Hängematten, die jetzt allgemein aus Segeltuch bestehen, an den Wänden. Aber der Torpedomatrose ist an seine Lagerstätte gewöhnt und schläft hier so fest wie im schönsten Bett.

Die unteren Schiffsräume bergen die Munitionskammern und die Aufbewahrungsorte für die scharfen Torpedoköpfe. Man schläft also wie auf einem Pulverfaß. Das ist ja kein angenehmes Gefühl, aber man gewöhnt sich schnell und denkt schließlich gar nicht mehr daran.

Ich komme von Deck und gehe in meine Kammer. Eine richtige Puppenstube. Ich kann gerade aufrecht stehen und auf dem Lager gerade ausgestreckt liegen. Auch ein Stuhl hat noch Platz. Der Waschtisch ist zugleich Arbeitstisch. In dem kleinen Wandschrank muß ich meine Sachen unterbringen. Der Landbewohner würde davor stehen und staunend fragen: „Wie soll man in diesem Schränkchen alles verstauen?"

Mein Bursche Jan poltert die Treppe herunter. Er ist von der Wasserkante, ein waschechter Holsteiner, von Beruf Fischer, eine treue biedere Seele, groß, blond, ungeschlacht, aber geschickt und gelenkig, was man ihm gar nicht ansieht.

Er stellt meinen Koffer hin, betrachtet ihn prüfend und schüttelt den Kopf. Ich seh ihn an und laß ihn ruhig gewähren. Er öffnet Schubladen und Kasten und macht sich an die Arbeit.

„Na, Jan, wie werden wir das alles unterbringen?"

„Oh," meint er in seinem breiten Platt, „dat wüllt wie woll kriegen. Rin mütt dat all!"

Und tatsächlich. Ein Stück nach dem andern verschwindet, und bald ist alles untergebracht, ja, hier und da findet sich sogar noch ein freies Plätzchen. Jan ist der reine Zauberkünstler!

Ich gehe nun daran, meine Kammer ein bißchen wohnlich und gemütlich zu gestalten. Meine Schreibsachen werden aufgestellt, daneben ein paar Bilder — einen Ehrenplatz für die Braut oder gar die Gattin brauche ich nicht zu suchen, denn

bis zu der Würde eines Hausherrn oder Bräutigams habe ich es noch nicht gebracht.

Zum Schluß betrachte ich noch einmal prüfend mein Werk. Ich bin zufrieden und gehe an Deck. Eben ist die Kesselreinigung beendet. Die Boote verlassen die Werft und dampfen zum Kohlenpier, um sich mit Brennstoff zu versorgen. Wie üblich hat der Neuling die Wache dabei. In diesem Fall bin ich der Glückliche.

Schnell geht die Arbeit von statten. Jeder will der erste sein. Die Kohlenstücke fliegen nur so, und die Heizer an Deck haben ihre liebe Not, sie so schnell in die Bunker zu befördern, wie sie ihnen zugeführt werden.

Der Wachthabende ist zufrieden. Schmunzelnd sieht er nach der Uhr und läßt jedem Mann zum Lohn einen Erfrischungstrunk und eine Zigarette verabfolgen.

Dann folgt die allgemeine Reinigung. Ströme von Wasser tun ihre Schuldigkeit, und bald ist das Schiff wieder sauber.

Ich gehe in meine Kammer, um mir selbst die nötige Reinlichkeit anzutun — denn von all dem Kohlenstaub sieht man selbst aus wie ein halber Mohr — trinke meine Tasse Kaffee, rauche meine Zigarette und will mich meines Lebens freuen, da kommt der Befehl, daß unsere Flottille heute abend noch auslaufen und die Vorpostenlinie einnehmen soll.

Also los! —

Der Befehl trifft alle Boote zugleich, und sofort wird Dampf in allen Kesseln aufgemacht.

Ich habe weiter Wache und alle Hände voll zu tun. Glücklich kommen wir durch die Sperren. Die Anker rasseln in die Tiefe, und wir liegen still.

Der Befehl ist ausgeführt: wir haben die Vorpostenlinie eingenommen.

Ich stehe auf der Brücke und schaue mich um. Alles ist ruhig. Wir haben wundervolles Wetter. Kaum eine Welle kräuselt die See. Der Wind ist eingeschlafen. Wie ein roter Feuerball sinkt die Sonne, tiefer und tiefer.

Ich habe oft Wache gehabt, auf großen und kleinen Passagierschiffen, auf allen Meeren und unter allen Himmeln. Aber

es ist doch etwas anderes an Bord eines Kriegsschiffes und mitten im Kriege.

Um wie viel größer ist die Verantwortung, die man hat! Das innere Gefühl läßt einem keine Ruhe. Man steht auf Posten vor dem Feind und fragt immer wieder, ob auch jeder seine Schuldigkeit tut. Man sieht nach und überzeugt sich, ob der Wachtdienst gut versehen wird. Ja, sie sind alle an ihrem Platz und halten scharf Ausguck. Jeder verdächtige Lichtschein, jedes verdächtige Geräusch wird sofort gemeldet. Es kann ja sein, daß ein feindliches U-Boot die Keckheit begeht und sich in unsere Flußmündungen wagen will.

Aber nichts dergleichen. Kein Feind ist zu sehen, kein Engländer zeigt sich. Alles bleibt still.

Unwillkürlich gehen die Gedanken andere Wege, wandern nach Hause, zu den Angehörigen. Wir sind unser sechs Brüder und alle im Felde. Wie mag es ihnen gehen? Der eine steht vor Antwerpen, der zweite in der Champagne, der dritte im Elsaß und die beiden andern bei Hindenburg im Osten. Noch haben sie nicht geschrieben, ich weiß nichts von ihnen, nur gehört hab ich von Verwandten, daß der eine in der Marneschlacht und der andere in der Schlacht an den Masurischen Seen schwer verwundet ist.

Und die andern? — Wo sind sie? — Leben sie noch? — Werden wir uns wiedersehen? —

Fernunternehmen in der Nordsee

Es ist spät am Nachmittag. Die Übungen sind beendet. Wir stehen zusammen auf dem Oberdeck, der Kommandant, der Leutnant, der Ingenieur und ich, und sprechen über die Norddeich-Berichte, die eben eingegangen sind. Wir liegen ja draußen und haben weiter keine Verbindung.

Leicht wiegt sich das Boot in der kaum bewegten See. Wir haben schönes Wetter, ein sanfter Wind streicht übers Wasser.

Der Leutnant schnuppert in der Luft und meint: „I weiß net, mir is halt, als ob's bald was zu tun giabt." Er ist nämlich Bayer, jung, lebenslustig, immer vergnügt, an dessen unverfälschter Mundart man sofort erkennt, wes Stammes er ist.

„Kann wohl sein", stimmt der Kommandant bei, ein schlanker hagerer Hannoveraner mit scharfgeschnittenen Zügen, „man munkelt allerlei. Vielleicht geht's in den nächsten Tagen los." —

Wir sind noch mitten im Gespräch, da kommt vom Flaggschiff der Befehl: „Dampf auf in allen Kesseln."

Also endlich etwas neues! Alles ist guter Laune, und die Arbeit geht noch einmal so flott.

Auf dem Oberdeck wird „Klarschiff zum Gefecht" gemacht. Alle irgendwie hervorragenden oder losen Gegenstände verschwinden. Die Geländerstützen werden umgelegt, die Holzeimer verstaut, damit einschlagende Granaten an Bord kein Feuer hervorrufen können.

Alle Leute sind auf ihrem Posten. Der Geschützführer, Bootsmannsmaat Winter aus Schlesien, steht bei seiner Waffe

und hält richtig Zwiesprach mit ihr. Wie liebkosend streicht er mit der flachen Hand über das blanke Rohr, öffnet leise den Verschluß und schließt ihn wieder. Er ist ein glänzender Schütze, das Schützenabzeichen ziert seine Brust.

Sein Höchstes ist ihm „das Kanon", so nennen die Leute ihr Geschütz. Dies Kanon ist ihm wie ein lebendes Wesen, wie ein Kamerad, mit dem man sich gut steht, und der seine Pflicht kennt. Jede Granate, die das Rohr verläßt, wird von den besten Wünschen unseres Maaten begleitet.

Und wie er, sind sie fast alle. Sind wie verwachsen mit ihrem Geschütz.

Befriedigt gleiten ihre Blicke über den glatten Stahl, und matt glänzen die blanken Teile in den Strahlen der untergehenden Sonne.

Inzwischen gehen die Vorbereitungen weiter. Die Nachtbeleuchtung wird angebracht, denn ohne sie ist das Schießen während der Dunkelheit naturgemäß sehr unsicher.

Der Torpedomaschinist unterzieht seine Torpedos noch einmal einer gründlichen Prüfung. Bei einigen muß noch etwas Luft nachgefüllt werden, da der Druck im Kessel ein wenig geringer geworden ist. Auch die Tiefenstellungen bedürfen noch einer Berichtigung. Der Torpedoheizer gibt zum Schluß noch einen Schlag Öl, und die Besichtigung ist beendet.

Vorsichtig wird nun das verderbenbringende Geschoß in das Ausstoßrohr geschoben. Das Rohr wird gesichert, und alles ist bis auf wenige Handgriffe fertig zum Schuß.

Damit sind alle Vorbereitungen beendet. Die Meldungen sind gemacht, und wir erwarten den Befehl zum Ankerlichten.

Es währt auch nicht lange, so geht das ersehnte Signal auf.

Die Batteriepfeifen gellen, die Ankerkette rasselt, und dicker Rauch quillt aus den Schornsteinen.

Die Torpedoboote sind früher fertig als die kleinen Kreuzer und dampfen langsam voraus.

Da geht das Signal auf: „Ab 10 Uhr rauchlos fahren"! Der Befehl wird zur Maschine und von hier nach den Heizräumen weitergegeben und dort ausgeführt. Hierzu bedürfen die Boote mit Kohlenfeuerung nämlich einer gewissen Zeit. Die Feuer müssen so behandelt werden, daß man nachher noch



genug Dampf halten kann, ohne daß viel Rauch entwickelt wird. Denn diese Rauchwolken einer Flottille können in sichtigen Nächten leicht zum Verräter werden, können das ganze Unternehmen hinfällig machen oder die Aufmerksamkeit stärkerer feindlicher Streitkräfte erregen.

Mittlerweile sind die Sperren passiert, und einige schnelle kleine Kreuzer folgen zur Unterstützung der Torpedoboote.

Wie Rennpferde vor dem Start gebärden sich die schlanken Boote, hüpfen und tänzeln in der leichten Dünung. Allmählich kommen auch die Kreuzer heran, und langsam wird die Fahrt erhöht.

Der Kurs geht zur englischen Küste!

Die Marschfahrt beträgt jetzt 15 Seemeilen in der Stunde, also können wir während der Nacht ein gut Stück herankommen. Vielleicht gelingt es uns, ein Geschwader zu überraschen oder wenigstens die vielen Fischerfahrzeuge, die zu allerhand dunklen Zwecken verwandt werden, zu verjagen.

Inzwischen ist es ganz dunkel geworden. Die Boote fahren jetzt in geschlossener Formation und völlig abgeblendet. Kein Lichtstrahl erhellt die stockfinstere Nacht.

Der wachthabende Offizier steht unbeweglich und sieht nicht rechts, nicht links. Er verfolgt nur das Kielwasser seines Vordermannes, das einzige Zeichen oder Merkmal in der Finsternis, das ihm den Weg zeigen kann, denn die Boote sind bald außer Sicht. Die Leute am Maschinentelegraphen und am Ruder passen scharf auf, um jeden Befehl sofort ausführen zu können. Eine kurze Verzögerung, ein einziger Fehlgriff kann ein Unglück herbeiführen.

In fiebernder Aufregung vergehen die Stunden. Mitternacht ist herangekommen. Die Wache wird gewechselt. Im Flüsterton werden die Befehle wiederholt, als ob sie der Feind hören könnte.

Der wachthabende Offizier atmet auf und tritt vom Kommandostand zurück. Vier Stunden sind keine Ewigkeit, aber die unausgesetzte Aufmerksamkeit strengt doch an.

Ich melde mich beim Kommandanten von Wache und trete ab. Nun schnell eine Zigarette, und wenn's ein paar Züge sind. Ach, tut das wohl!

Aber Schlaf gibt es nicht in dieser Nacht. Plötzlich um 1 Uhr Alarm! In sämtlichen Räumen rasseln die elektrischen Glocken. Alles springt auf und eilt nach seinem Gefechtsstand. Noch im Laufen werden die Schwimmwesten umgebunden, damit ja keine Zeit verloren geht. Anziehen braucht sich ja niemand, denn alle stecken in ihren Kleidern, um jeden Augenblick „Klar zum Gefecht" zu sein.

Im Nu sind die Geschütze besetzt. Die Nachtvisierbeleuchtung brennt. Die Munitionsmänner öffnen die Munitionsbüchsen und probieren, ob die Granaten auch leicht herausgehen.

Doch was ist das? In der Dunkelheit tauchen plötzlich zwei schwache Lichter auf. Ist es der Feind? Oder ein neutraler Dampfer?

Bange Sekunden vergehen, ehe wir Klarheit haben, und die Nerven sind aufs höchste gespannt.

Die Boote schwenken nach Steuerbord und nähern sich rasch den Lichtern. Kurz ertönt das Kommando: „Klar zum Nahgefecht an Steuerbord. Scheinwerfer anstellen."

Der Artillerieleiter schätzt die Entfernung, berechnet die Schiebereinstellung und läßt sie durch die Befehlsübermittler an die Geschützführer weitergeben.

Die beiden Lichter sind jetzt so nahe, daß man das Schiff erkennen kann. Schade! Es ist ein Handelsdampfer!

Durch kurze Lichtblinke mit der Handmorselampe erteilt das Führerschiff unserm Boot den Befehl, den Fremden zu untersuchen.

Ein kurzes Kommando, die Maschinentelegraphen klirren, und in scharfem Bogen schert das Boot aus, um den Befehl auszuführen.

Der Dampfer scheint noch nichts bemerkt zu haben, denn er setzt ruhig seinen Weg fort. Wir nähern uns von hinten, und leise ertönt das Kommando: „Scheinwerfer leuchten!" Die Geschütze sind fertig zum Feuern.

Aus schwarzer Nacht heraus trifft plötzlich ein weißer, blendender Lichtkegel das Handelschiff und beleuchtet taghell seine Breitseite.

Ach, welche Enttäuschung! Sein groß auf die Bordwand aufgemalter Name wird sichtbar! Also nichts für uns. Alles murrt und knurrt. Und deshalb all unsere Aufregung!

Sichtlich bestürzt kommen die Leute des fremden Dampfers an Deck und starren das dunkle Ungeheuer an, das da plötzlich aus tiefster Finsternis vor ihnen auftaucht.

Unser Kommandant ruft durch das Sprachrohr dem fremden Kapitän zu: „Stoppen Sie sofort!"

Die Schrauben des dänischen Dampfers hören auf zu schlagen, das Schiff verlangsamt seine Fahrt.

„Habe gestoppt", lautet die Antwort.

„Wo kommen Sie her?"

„Von Bergen."

„Wohin bestimmt?"

„Nach Cadiz."

„Was haben Sie für Ladung?"

„Stückgüter."

„Halten Sie Ihre Schiffspapiere klar."

Unser Torpedoboot schert auf Wurfweite längsseit und holt mit dem Depeschenbeutel die Papiere an Bord. Sie ergeben, daß keine Konterbande an Bord ist. Das Schiff kann somit seine Fahrt fortsetzen.

Zum Schluß erzählt der Däne noch, daß er am selben Nachmittag von mehreren englischen Kreuzern und Zerstörern angehalten worden sei; und die hätten voller Stolz behauptet, daß kein einziges deutsches Kriegsschiff mehr in der Nordsee fahre.

Wir müssen lachen. Beweisen wir nicht das Gegenteil? Das muß auch der Däne zugeben. . . .

„Scheinwerfer blenden! Freiwachen abtreten! Äußerste Kraft voraus!" Unser Boot jagt davon und strebt in rasender Fahrt dem Verband nach, um seine Meldung zu machen.

Die andern Boote haben sich dem Fremden nicht genähert. Und das hat seinen Grund. Es kann ja möglich sein, daß ein U-Boot den Dampfer als Falle benutzen will, um in der Dunkelheit ungesehen seine Torpedos abzuschießen.

Ist es aber nur ein einzelnes Fahrzeug, so weiß das U-Boot ganz genau, daß noch mehrere in der Nähe sind, und es ist

sehr unbestimmt, wo sich diese befinden. Die Gefahr der eigenen Zerstörung ist zu groß, und so wird ein Angriff meistens nicht erfolgen.

Nach Empfang der Meldung nimmt der Verband die alte Fahrt wieder auf. Nichts ist mehr zu sehen und zu hören.

Es wird 4 Uhr, wird 6 Uhr.

Langsam nimmt die Dunkelheit ab, es fängt an zu tagen, und schon kann man die Umrisse der Boote erkennen. Später kommen auch unsere Kreuzer zum Vorschein.

Noch immer geht es mit großer Fahrt vorwärts. Keine Rauchwolke ist sichtbar.

Da kommt vom führenden Kreuzer das Signal: „Kurs Ost!" Also geht es leider heimwärts.

Wieder einmal ist das Unternehmen beendet, ohne daß sich der Feind gezeigt hat. Er hat es vorgezogen, sich nicht allzuweit von seiner Küste zu entfernen. Und das etwa nicht aus dem Grunde, weil seine Schiffe nicht den nötigen Aktionsradius haben, sondern aus Furcht, mit uns zusammenzugeraten. Denn der einzige Schutz, den die Engländer haben, ist ja ihre Flotte.

Das wissen sie ganz genau, und darum sind sie auf der Hut. Wenn sie sich nicht in bedeutender Überzahl befinden und ein Erfolg im vorhinein gesichert erscheint, so kneifen sie aus und lassen sich auf kein Gefecht ein.

Im Laufe des Vormittags treffen wir noch zwei Fischer, die wir aber nicht weiter beachten.

Das ist allerdings anders geworden.

Heute betrachten wir diese anscheinend so harmlosen Fahrzeuge mit andern Augen. Durch Zufall haben wir erfahren, daß gar viele von ihnen im englischen Sold stehen und unseren Gegnern die schönsten Kundschafterdienste leisten.

Schon auf weite Entfernungen wurden den Engländern allerhand Mitteilungen gemacht, die für sie von größtem Nutzen und für uns von größtem Schaden sind: so die Anzahl unserer Schiffe, ihre Gattung und ihren Standort. Außerdem wurde ihre Fahrtrichtung und wenn möglich ihre Schnelligkeit

verraten. Auch unsere U-Boote wurden auf diese Weise gemeldet.

Dieses Treiben bedeutete natürlich eine schwere Gefahr für uns, aber wir sind mit allen Mitteln und aller Entschiedenheit dagegen vorgegangen, und so ist sie denn heute zum größten Teil beseitigt, mag auch immer noch das eine oder andere vorkommen.

Eigenartig mutet es an, wenn man jetzt nach stundenlanger Fahrt auch nicht ein einziges Fahrzeug mehr in der Nordsee zu Gesicht bekommt, die die Engländer „beherrschen" wollen. In Friedenszeiten habe ich Jahre und Jahre die Nordsee kreuz und quer durchfahren und zeitweilig gestaunt über die große Anzahl der verschiedensten Schiffe, die man überall trifft.

Der Krieg trägt aber die Schuld, wenn Handel und Wandel nicht mehr gehen wie früher, wenn sie immer mehr erlahmen, wie er ja auch die Schuld trägt, daß so viele dieser Schiffe — mehr als wir ahnen — auf dem Grund des Meeres liegen. Millionen und aber Millionen von Werten sind damit vernichtet worden.

Allmählich nähern sich die Aufklärungsschiffe dem Felseneiland Helgoland, das für unsere Seemacht in Wahrheit ein Fels geworden ist. Wie oft unsere lieben Vettern jenseits des Kanals es wohl schon bedauert haben, daß sie uns vor mehr als einem Vierteljahrhundert dies Stückchen Land mitten in der Nordsee überließen! So klug sie als Geschäftsleute sein mögen, dies eine Mal haben sie sich doch verrechnet!

Inzwischen ist das Wetter umgeschlagen. Es weht ein steifer Westwind, der später nach Süd dreht. Die Boote stampfen und bäumen sich wild auf in der hohen See. Zeitweilig ist das ganze Vorschiff unter Wasser, und die schäumende See spritzt über Brücke und vorderen Schornstein, daß wir alle vollkommen durchnäßt sind.

Das macht aber nichts. Wir sind in bester Laune, denn immer näher kommt der ragende Felsen, und lange kann der Spaß nicht mehr dauern.

„Rotersand-Leuchtturm in Sicht", meldet der Ausguckposten.

Also endlich! Auch die See wird merklich ruhiger; hier hat sie ihre Kraft verloren, obwohl die Windstärke nicht geringer geworden ist.

Vom Flaggschiff kommt das Signal: „Einlaufen"!

Das Ganze löst sich jetzt in einzelne, kleinere Verbände auf. Diese gehen in Kiellinie, und bald hat sich eine lange Reihe gebildet. Ein Schiff nach dem andern passiert die Sperren und geht zu Anker Wie müde Hunde, die von der Hetzjagd kommen, laufen die Boote langsam ein, um sich ihren Platz zu suchen.

Auch wir ankern. Die Geschütze werden entladen, die Wachtposten ziehen auf. Das sind die letzten Befehle. Alles ist wie tot und sehnt sich nach Schlaf.

Beschießung der Ostküste Englands

Vorpostendienst, Patrouillenfahrten und gelegentlich eine kleine Schießübung, das sind die Abwechslungen, die der Dienst mit sich bringt. Und in diesen Dienst teilen sich dann die Flottillen.

Um die Kriegsbereitschaft der Boote aber immer aufrechtzuerhalten, werden hin und wieder Klarschiffsübungen abgehalten. Das sind Übungen, die die wirkliche Lage eines Bootes während eines Gefechts darstellen sollen. Alle möglichen Gefechtslagen, die zeitweilig recht schwierig sind, werden angenommen. Die jüngeren Offiziere sowie die Mannschaften sollen lernen, beim Ausfall von Leuten, Geschützen oder Maschinen die nötigen Vorkehrungen zu treffen, um das Boot noch gefechtsklar zu halten und zu retten oder es im schlimmsten Fall in die Luft zu sprengen.

Bei schönem Wetter, an warmen Tagen sind diese Übungen sehr angenehm. Jeder ist gern dabei.

Inzwischen aber ist es Herbst geworden, und der Winter kommt heran. Rauhe Winde wechseln mit kalten Regengüssen, auf stürmische Nächte folgt Kälte und Frost.

Nein, mit dem Winter, der den Landratten so manche Freuden bringt, hat der Seemann nicht viel im Sinn. Der Dienst an Bord wird nicht leichter. Bei Tage geht's noch. Aber des Nachts! Fröstelnd hüllt man sich in seinen Ölrock und dicken Mantel, um sich gegen den beißenden, schneidenden Nordwind zu schützen. Aber die Kälte dringt doch durch, dringt durch alles wärmende Zeug bis auf die Haut.

So kommt der Dezember heran. Das erste Kriegsjahr ist bald zu Ende. Sollte es wirklich vorübergehen, ohne daß

unsere große Flotte mit den verhaßten Engländern in Berührung kommt?

Wir können es nicht glauben, wir hoffen und hoffen. . . .

So ganz ohne Grund sind unsere Erwartungen auch nicht. Die Beobachtungen der Seewarte lassen den Schluß zu, daß eine Reihe guter Tage in Aussicht steht. Und das ist viel Wert für ein Unternehmen. Ob die Leitung den Augenblick für gekommen hält? Ob sie diesen Zeitpunkt ausnutzen wird?

Wir haben uns nicht getäuscht.

Die Schiffe und Boote erhalten alle Befehl, sämtliche Bestände an Kohlen, Öl usw. zu ergänzen. Aha! Wir wissen Bescheid. Das ist ein untrügliches Zeichen, daß etwas Besonderes im Werke ist. Wenn auch niemand Genaues oder Bestimmtes sagen kann.

Jedenfalls sind wir alle heilfroh und freuen uns, aus dem ewigen Einerlei herauszukommen.

Am 16. Dezember mittags trifft der Befehl ein, daß wir die erste Vorpostenlinie einnehmen sollen. Die im Hafen liegenden Schiffe erscheinen auf der Reede, und die Linienschiffe und Kreuzer machen Dampf auf in allen Kesseln.

Gegen Abend wird uns der Zweck aller Maßnahmen klar, denn der Befehl lautet: „Auslaufen zum Fernunternehmen!" Wohin es geht, wissen wir nicht, aber durch die gesteuerten Kurse erfahren wir es bald.

Die Ostküste Englands ist das Ziel!

Bald sind alle Sperren glücklich durchlaufen, und die Schiffe befinden sich im offenen Wasser — dem Feind entgegen!

Ein wunderbares Gefühl! Oder vielmehr ein Gemisch von tausend Empfindungen. Ich kann es nicht beschreiben. Ich weiß — und wir alle wissen —, daß es jetzt blutiger Ernst werden kann, daß es vielleicht um Leben und Tod geht, mancher vielleicht zum letztenmal die Sonne sieht.

Aber fürchte ich mich vor dem Augenblick, wo die Geschütze zu sprechen beginnen? Hab' ich ein heimliches Angstgefühl, das ich nur nicht eingestehen will? Nein, ich müßte lügen. Ich bin ruhig und habe ein Gefühl der Sicherheit, das ich mir selbst nicht erklären kann. Woher kommt es? Wohl daher,

daß man nicht allein steht, daß einer sich auf den andern verlassen kann.

Schnell vergeht die Zeit. An Oberdeck ist alles gefechtsklar gemacht worden. Die Torpedorohre sind geschwenkt, die Pistolen eingesetzt, die Geschütze geladen und gesichert, die Gefechtsposten stehen auf ihren Stationen.

Im Vorübergehen höre ich, wie ein Geschützführer seinen Kameraden fragt: „Du, warst du schon in England?"

Der andere lacht: „Na, und ob! Die Häfen an der Ostküste kenne ich wie meine Hosentasche."

Ich bleibe stehen und frage ihn. Er ist Reservist und längere Zeit als Bootsmann auf einem Kohlendampfer gefahren. Daher seine Kenntnis.

Mittlerweile ist es vollkommen dunkel geworden. Die Schiffe fahren wieder vollständig abgeblendet. Scharf muß Ausguck gehalten werden, damit in der Finsternis kein Zusammenstoß erfolgt. Unbeweglich stehen die Wachthabenden, den Blick unverwandt geradeaus gerichtet.

Aber alles geht gut. Weit und breit nichts Verdächtiges. Die Nacht verläuft ohne Ereignisse. Von einem Schiff nichts zu entdecken.

So wird es 4 Uhr. Ich erhalte die Wache. Mein Vorgänger wartet, bis meine Augen sich an das Dunkel gewöhnt haben. Das dauert nicht lange. Ich sehe bald das Kielwasser meines Vordermannes, bin unterrichtet worden und übernehme meinen Posten.

Vorher hab ich mir die Karte angesehen und weiß daher, wo wir augenblicklich ungefähr stehen.

„Wir sind ja schon ein hübsches Stück hinüber", sage ich zum Leutnant.

Der Bayer nickt und lacht leise auf. „Wenn's halt nach mir ging, kehrten wir gar nimmer um, sondern landeten gleich an der englischen Küste. Einen Platz würden wir schon finden." —

Das ist ganz nach meinem Sinn, aber . . .

„Nur gut, daß Sie nicht Flottenchef sind, sonst würden Sie bald die ganze Welt erobern."

Wir sind noch mitten in der Unterhaltung, als ein Funkspruch meldet: „Lauter Telefunkenverkehr zwischen feindlichen Schiffen.“ Das gibt zu denken.

Inzwischen ist es 6 Uhr geworden, und langsam beginnt es zu dämmern. Der drahtlose Verkehr des Gegners wird immer stärker, also nähern wir uns feindlichen Schiffen.

Plötzlich Funkspruch: „Habe Fühlung mit dem Feind. Drei feindliche Zerstörer am äußersten rechten Flügel.“

Alles wird mit einem Mal lebendig. Ich lasse sofort die Alarmglocken in Tätigkeit treten, und mit größter Schnelligkeit werden alle Gefechtsposten besetzt.

In dem Halbdunkel, das noch immer die Sehweite behindert, ist jedoch nichts deutlich wahrzunehmen. Vor uns tauchen einige Boote auf, denen ein kleiner Kreuzer folgt. Die sofort abgegebenen Erkennungssignale zeigen, daß es unsere Schiffe sind.

Da, plötzlich, ein greller Schein, ein Blitz zerreißt die Dämmerung, ein heulender Ton, eine Granate saust am Kreuzer vorbei und schlägt unweit unseres Bootes ins Wasser.

Einen Augenblick ist es still, dann wieder ein Blitz, und wieder kommt es heulend angesaust, so folgen noch drei oder vier Granaten, aber ohne den geringsten Schaden anzurichten. Keine Maus geht verloren. Blindwütig schießt der Engländer, ohne einen einzigen Treffer. Unserm kleinen Boot kann der eiserne Gruß überhaupt nicht gelten, er ist wohl dem Kreuzer zugedacht.

Ich bin nicht schreckhaft. Aber ein eigentümliches Gefühl ist es doch, wenn man zum erstenmal die scharfen Geschosse in unmittelbarer Nähe einschlagen hört. Das Dumme ist, daß man sich nicht wehren kann, daß man machtlos dem blinden Zufall preisgegeben ist. Wen's trifft, den trifft's eben, dagegen ist kein Kraut gewachsen.

Aber das ist nur im Anfang. Wenn man sich erst an die Granatenmusik gewöhnt hat, empfindet man sie nur als unangenehmes Geräusch. Man ergibt sich in sein Schicksal und vertraut seinem guten Stern.

Was soll man weiter machen? Ich sage immer: „Es stirbt sich nicht so leicht!"

Aber im Ernst. Beneidenswert ist unsere Lage nicht. Aus dem einfachen Grunde, weil wir das Feuer des Gegners nicht erwidern können, denn in dieser Richtung haben wir ja unsere eigenen Boote gesehen. Wir dürfen also keinen Schuß abgeben.

Doch die Vergeltung naht. An Steuerbord wird ein ganzer Verband von Booten sichtbar. Die Unserigen können es nicht sein, da sie ihrer Aufstellung nach nicht im geschlossenen Verband fahren. Also müssen es Engländer sein.

Vor uns taucht auch unser Kreuzer wieder auf und hält auf die Boote zu. Jetzt kann man sie schon deutlicher erkennen. Ihrer Bauart nach zu schließen sind es wirklich Engländer.

Der Kreuzer besinnt sich auch nicht lange. Er dreht etwas nach Backbord, und gleichzeitig zuckt es aus seiner Seite wie Blitze auf: eine volle Salve, die auf die fliehenden Boote gerichtet ist.

Und gleich darauf eine zweite und eine dritte!

Den Einschlag der Geschosse kann man leider nicht erkennen, aber was man deutlich erkennt: Die feindlichen Zerstörer dampfen mit äußerster Kraft davon und suchen das Weite. Nach der zweiten Salve ist auch ein feindliches Boot verschwunden, und nach der dritten Salve ein anderes in eine große weiße Dampfwolke gehüllt.

Unser Kreuzer kann leider nicht folgen, und die einzelnen Boote dürfen ihre Stellung im Verband nicht verlassen.

Die für die Beschießung der englischen Küste bestimmten Aufklärungsschiffe teilen sich in der Frühe des 17. Dezember in drei Gruppen und nähern sich so den befestigten Orten Scarborough, Hartlepool und Yarmouth. Eine Anzahl Torpedoboote sind zur Sicherung beigegeben.

Immer mehr nähern wir uns der Küste, die in einen diesigen Schleier gehüllt ist. So wird jede Fernsicht unmöglich.

Von Minute zu Minute wächst die Aufregung an Bord. Alles ist stumm und starrt geradeaus. Jeder will der erste

sein, der das feindliche Land entdeckt. Aber vergeblich suchen die Augen die Dunstschicht zu durchdringen, die vor der Küste lagert und sie verhüllt. Nichts ist zu sehen. Auch kein feindliches Fahrzeug läßt sich blicken. Alles ist wie ausgestorben.

Doch was ist das? Taucht dort nicht ein schwarzer Streifen auf? Ist's eine Täuschung oder Wirklichkeit? Zugleich hören wir ein dumpfes Geräusch, das immer vernehmlicher wird. Ja, das kennen wir. Rollende Brandung verkündet die Nähe des Landes. Bald werden auch die Umrisse einer felsigen Küste sichtbar.

England!

Die Kreuzer sind unbemerkt an ihren Bestimmungsort angelangt. An Land scheint alles zu schlafen. Die Küstenwachen sind in Sicherheit gewiegt. Wer ahnt auch, daß wir die Kühnheit haben, uns dem „meerbeherrschenden" England zu nähern! Bis auf Schußweite heranzukommen! Einen regelrechten Überfall zu wagen! Darauf waren sie sicher nicht gefaßt.

Durch die ersten Granaten unserer Kreuzer, die heulend und sausend in die englischen Befestigungen hineinfegen, werden die Tommys und Küstenbewohner etwas unsanft aus ihrem Schlaf geweckt. Das mag eine schöne Überraschung und Verwirrung gegeben haben!

Von den hohen Uferfelsen hallt der Donner zurück und, durch nichts gehemmt, weit über See. Es ist wie ein furchtbares Gewitter, das sich plötzlich mit tobender Gewalt entlädt. Schlag auf Schlag und Krach auf Krach.

Bald kommt auch die Antwort von drüben. An Land sieht man das Mündungsfeuer der Geschütze aufblitzen. Die Kreuzer haben also die richtige Stelle gefunden. Das sind die armen, unbefestigten Plätze, die von den schonungslosen, grausamen Hunnen beschossen werden, wie es gewiß später in der feindlichen Presse zu lesen sein wird!

Unaufhörlich rollt der schwere Donner über das Wasser. Die Kreuzer wechseln fortwährend den Standort. Feuern bald von Backbord, bald von Steuerbord. Daß sie ihr Ziel

nicht verfehlen, daß die Schüsse sitzen, geht schon daraus hervor, daß die Küstenbatterien gar bald die Antwort schuldig bleiben. Sie müssen damit als erledigt gelten.

Einige Granaten sind auch für die Hafenanlagen bestimmt, und ihre Wirkungen müssen groß gewesen sein. Die späteren Berichte haben es zur Genüge bewiesen.

Der Zweck der Beschießung ist jedenfalls vollkommen erfüllt. Feindliche Befestigungen, Hafenanlagen und -bauten sind mit Erfolg angegriffen und zerstört worden. Dazu die moralische Seite: Morgen erfährt die ganze Welt, daß die „Ratten" es gewagt haben, die geheiligte Küste Englands aus nächster Nähe unter Feuer zu nehmen, und die Welt wird aufhorchen und staunen.

Wie steht es mit der britischen Herrlichkeit? Wo ist die vielgerühmte „Splendid Isolation"? Eine Einbildung, weiter nichts. Der Sicherheitswahn, in dem die Inselbewohner seit Jahr und Tag gefangen sind, ist zerrissen. Das Ansehen Englands ist erschüttert, seine Weltmachtstellung hat einen empfindlichen Stoß erhalten. Das haben wir zuwege gebracht, und darauf sind wir stolz.

Inzwischen teilten uns Funkensprüche mit, welche Erfolge die Beschießung an den andern Orten erzielt hat. Mit dem Ergebnis können wir vollauf zufrieden sein.

Allerdings hat auch die feindliche Seite ihre Treffer zu verzeichnen. Doch sind die Beschädigungen, die unsere Schiffe erlitten haben, nur geringfügig. Leider haben wir einige Tote zu beklagen.

Von den Schiffen des Gegners ist jedoch weit und breit nichts zu sehen. Wo stecken sie? Wir machen eine Schwenkung nach Süden, um möglicherweise noch mit dem Feind Fühlung zu gewinnen. Allein vergebens. John Bull zieht es vor, nicht wieder zu erscheinen.

Unsere Geschützmannschaften sind sehr enttäuscht, daß die Beschießung schon zu Ende sein soll. Sie hätten sie gern fortgesetzt, um ihr Mütchen an dem „Engelsmann" zu kühlen, und jeder sagt sich, daß sich eine so günstige Gelegenheit nicht leicht wieder bietet.

Doch Befehl ist Befehl, und das Feuer muß abgebrochen werden. Die Absicht ist ja auch erreicht, und es ist nicht ratsam, sich allzu lange aufzuhalten, denn die Gewässer sind minenverseucht, und die Unterseeboote bilden keine geringe Gefahr für unsere braven Schiffe.

Also: das Ganze kehrt! Es geht wieder nach Hause.

Ja, alles Schöne hat ein Ende! —

Bald liegen die Schiffe wieder an ihren Bojen.

Eine Fahrt durch Minenfelder

Aber so glatt und unbehindert geht nicht jede Rückfahrt vonstatten. Bei der Rückkehr von einem Vorstoß geraten die Schiffe, die am weitesten nach Süden stehen, in ein Minenfeld. Eine gefährliche Sache. Doch wir halten die Augen auf, und kein Unglück passiert. Die Schiffe können ohne jede Schädigung ihren Marsch fortsetzen.

Daß auch wir uns diesen verderbendrohenden Feldern bedenklich genähert haben, davon zeugen die zahlreichen treibenden Minen. Sie müssen vernichtet werden, denn es steht durchaus nicht fest, daß sie ungefährlich sind.

Wir halten scharf Ausguck und entdecken jetzt auf der ganzen Linie diese Dinger, die reihenweise daliegen, also ein deutliches Zeichen von ganzen Minenfeldern. Wie blanke schwarze Köpfe gucken sie aus dem Wasser. Das Ganze sieht fast aus wie ein weites Kohlfeld, das sich fortwährend, unaufhörlich bewegt. Denn die Minen liegen nicht still, sondern gehen mit den Wellen, wiegen sich auf und ab, tauchen auf und wieder unter, so daß ihnen manchmal schwer beizukommen ist.

Sofort geht's an die Arbeit. Eine allgemeine Schießerei beginnt. Es hat fast den Anschein, als ob das schönste Gefecht mit einem unsichtbaren Gegner im Gange ist. So knallt und kracht es ringsherum.

Aber das Ergebnis ist ganz verschieden. Einige Minen versinken nach einigen Schüssen, andere werden zur Entzündung gebracht.

Ich sehe, wie drei dieser furchtbaren Dinger gleichzeitig in die Höhe gehen. Zwei von ihnen werden durch kleine Kreuzer, die dritte durch ein Torpedoboot vernichtet. Ein schauerlich schöner Anblick! Fast gleichzeitig steigen drei riesige Wassersäulen kerzengerade von der Meeresoberfläche auf, begleitet von mächtigen Rauchwolken, die sich in die Luft erheben. Da stehen sie und zeichnen sich in scharfen Umrissen ab. Von ferne sehen sie aus wie hohe, schlanke Bäume, die im Wasser wurzeln und vom Wind leise hin- und hergeweht werden. Der Knall, den die Entzündung verursacht, ist allerdings kaum zu hören.

Auch wir kommen schließlich an die Reihe. Unser Ausguckposten entdeckt gerade in der Kursrichtung des Bootes einen im Wasser schwimmenden dunklen Gegenstand, der sofort als eine Mine ausgemacht wird.

Das Boot nähert sich ihr bis auf Schußweite. Eine harte Wendung nach Backbord bringt uns in die gewünschte Stellung zum sicheren Abschuß.

Aber das ist gar nicht so einfach. Denn das Ziel ist nicht allzu groß, außerdem nicht festliegend, sondern schwankend. Manchmal genügen einige Schüsse, ein anderes Mal gehen verschiedene daneben, ehe es gelingt, den schwimmenden Gesellen zu beseitigen.

„Feuererlaubnis für vorderes Geschütz!" Minutenlang hat der Geschützführer die Mündung schon auf die im Wasser schwimmende, auf- und abtanzende Mine gerichtet.

Plötzlich ein kurzer Blitz — ein kurzer Knall — eine Wassersäule schießt hoch — das Geschoß ist in unmittelbarer Nähe der Mine eingeschlagen, aber sie selbst ist nicht getroffen.

Zur argen Enttäuschung des Geschützführers, der sich seiner Sache so sicher war. Er wettert und flucht leise vor sich hin.

„So ein Biest —!"

Der zweite Schuß kracht.

Aber es ist dieselbe Geschichte.

Nummer 2 am Geschütz kann seinen Spott nicht verkneifen: „Mensch, da schwimmt sie ja immer noch." —

Der Geschützführer erwidert keinen Ton. Mit verbissenem Gesicht steht er hinter dem blanken Rohr und will seine Scharte wieder auswetzen.

Aber die Mine da vor ihm ist wie ein launisches Frauenzimmer. Sie spielt förmlich Versteck mit dem braven Jungen. Immerfort kugelt sie hin und her. Bald guckt sie aus dem Wasser, bald verschwindet sie und ist nicht zu sehen.

Wieder ein Schuß. Getroffen —? Nein. Schon kommt das Ding wieder zum Vorschein.

Der Geschützführer wird grimmig.

„So ein Biest —!" knurrt er wieder zwischen den Zähnen.

Ich trete zu ihm und ermahne ihn zur Ruhe. Er soll nicht eher abzielen, bis er sicher auf einen Treffer rechnen kann. Da endlich — nach dem fünften Schuß dreht sich die böse Mine rundherum und versinkt langsam, ganz langsam in die Tiefe. Der unheimliche Feind ist verschwunden. Aber er hinterläßt seine Spur: ringsherum färbt sich das Wasser lehmig grau.

Die Züge unseres Geschützführers hellen sich auf. Er sieht wieder vergnügt drein, denn seine Ehre ist gerettet. . . .

Hieraus läßt sich schon ersehen, daß das Abschießen der Minen mit allerhand Schwierigkeiten verknüpft ist. Es ist auch keine so spaßhafte Sache, wie es den Anschein hat. Vor allem dürfen sich die Schiffe, die zur Vernichtung der Minen bestimmt sind, diesen nicht allzusehr nähern.

Ich habe es später in den russischen Gewässern erfahren, wie gefährlich es ist, den kleinen, runden Dingern, die so harmlos aussehen, zu dicht auf den Leib zu rücken. — —

Auch auf der Weiterfahrt treffen wir hin und wieder noch Minen, aber sie werden immer spärlicher, und schließlich hört es ganz auf. Das Wasser ist frei.

Aber die Strecke, die wir durchlaufen haben, war geradezu gespickt mit Minen. Von uns sind in dieser verhältnismäßig kurzen Zeit etwa 70 Stück vernichtet worden. Ein Torpedoboot — meines ist es leider nicht — hat das Rennen gewonnen, denn auf seine Rechnung kommen allein fünf Minen.

Wir nehmen den Heimatkurs wieder auf. Aber noch sind wir nicht vollzählig. Unsere Aufklärungskreuzer fehlen noch. Im Laufe des Nachmittags werden sie im Süden gesichtet, und alles kehrt wohlbehalten zurück.

Zugleich kommt die drahtlose Meldung, daß südwärts feindliche Schiffe gesichtet werden. Diese Meldung bringen unsere Luftkreuzer, die die Erkundung im Süden besorgen. Wir wissen nur, daß sie da sind, aber wir sehen sie nicht, denn man darf nicht vergessen, daß ihre Aufklärungstätigkeit ein sehr großes Gebiet umfaßt.

Auf unserer Englandfahrt haben wir wieder erfahren, von welch ungeheurem Wert die Dienste der Luftriesen für unsere Flotte sind.

Die Verhältnisse auf dem Lande kenne ich nicht und kann infolgedessen nicht darüber urteilen. Ich möchte auch die Bedeutung unserer Flugzeuge nicht herabsetzen oder verkleinern, denn alle Welt weiß, welche Leistungen sie an all unseren Fronten vollbracht, und daß sich unsere Flieger die unbestreitbare Überlegenheit über die Engländer und Franzosen — von den Russen gar nicht zu reden — erkämpft haben.

Aber auf See liegen die Dinge anders. Und darum haben unsere Luftkreuzer das Übergewicht gewonnen. Erstens verursachen ihre Motoren weniger Geräusch als die der großen Flugzeuge, so daß ihre Annäherung vom Feinde später bemerkt wird. Zweitens sind sie vermöge ihrer Bauart unabhängiger von Wind und Wetter und dadurch imstande, sich freier bewegen zu können. Drittens endlich können sie die Motoren langsam gehen lassen oder ganz abstellen und sich so eine Zeitlang beinahe auf derselben Stelle halten. Es ist erklärlich, daß auf diese Weise eine sehr genaue und untrügliche Beobachtung ermöglicht wird.

Darum halten wir Seeleute auch ganz besonders viel von unsern Luftkreuzern, die uns schon manchen unschätzbaren Dienst zum Schaden unserer Gegner geleistet haben. . . .

Spät in der Nacht nähern wir uns Helgoland. Das Leuchtfeuer schickt uns sein wohlbekanntes Licht in die See hinaus. Es ist wie ein Willkommgruß.

Die einzelnen Verbände werden entlassen und dampfen der Jade oder der Elbe zu. Überall brennen die Kriegsleuchtfeuer, um den heimkehrenden Schiffen den Weg zu zeigen.

Vor der Jadeeinfahrt tritt jedoch eine Stockung ein. Die Schiffe können ja nur einzeln einfahren, und die Torpedoboote müssen bis zuletzt warten.

Ein merkwürdiges Bild. Es ist gerade wie eine Herde Schafe oder Kühe, die abends vom Feld heimkommt und sich vor der Stalltür drängt und stößt. Denn jedes Stück will zuerst hinein.

Immer wieder muß dem nachfolgenden Boot das Zeichen gegeben werden: „Ich gehe zurück. Halten Sie mehr Abstand", und so fort.

Endlich ist auch an uns die Reihe. Wir können einlaufen. Die Sperren liegen glücklich hinter uns, und wir haben unseren Ankerplatz erreicht.

Heute haben wir aber kein Glück. Wir sind Wachtboot und müssen auf Stellung bleiben.

Na, auch diese Nacht wird vorübergehen. . . .

Am nächsten Tage lesen wir in allen Blättern den amtlichen Bericht: „Teile unserer Hochseestreitkräfte haben einen Vorstoß nach der englischen Küste gemacht und am 16. Dezember früh die beiden befestigten Küstenplätze Scarborough und Hartlepool beschossen. Über den weiteren Verlauf der Unternehmung können zurzeit noch keine Mitteilungen gemacht werden."

Aber schon am nächsten Tage heißt es weiter in der Ergänzung dieses kurzen Berichts:

„Über den Vorstoß nach der Ostküste Englands werden nachstehende Einzelheiten bekanntgegeben: Bei Annäherung an die englische Küste wurden unsere Kreuzer bei unsichtigem Wetter durch vier englische Torpedobootszerstörer erfolglos angegriffen. Ein Zerstörer wurde vernichtet, ein anderer kam in schwer beschädigtem Zustand aus Sicht. — Die Batterien von Hartlepool wurden zum Schweigen gebracht, die Gasbehälter vernichtet. Mehrere Detonationen und drei große Brände in der Stadt konnten von Bord aus festgestellt wer-

den. Die Küstenwachtstation und das Wasserwerk von Scarborough, die Küstenwacht- und Signalstationen von Whitby wurden zerstört. Unsere Schiffe erhielten von den Küstenbatterien einige Treffer, die nur geringen Schaden verursachten. — An anderer Stelle wurde noch ein weiterer englischer Torpedobootszerstörer zum Sinken gebracht."

Muß die Welt nicht staunen? Ein solches Unternehmen ist möglich im Angesicht der großen englischen Seemacht, die doch von unserer Anwesenheit wußte und es nicht wagte, den Kampf mit uns aufzunehmen? Selbst von ihrer Flotte waren ja zwei Schiffe vernichtet worden!

Wir alle aber sind stolz — ja, das kann ich nicht leugnen — mächtig stolz sogar, denn jeder einzelne hat zu diesem Erfolg sein Teil beigetragen!

Fliegerangriff auf Cuxhaven

Weihnachten im Felde —!

Ein eigentümliches Gefühl wohl für jeden, der draußen im Schützengraben vor dem Feind liegt oder zur See kämpft. Es ist ja etwas Herrliches um die Kameradschaft, um das Treuverhältnis von Mann zu Mann. Gerade der Krieg hat uns alle einander näher gebracht, und das Band, das gemeinsam Gefahr, Not und Tod um uns geschlungen, zerreißt nicht so leicht.

Aber von Kindheit und Jugend, von der ganzen Vergangenheit kann man sich doch nicht so leicht losmachen. Man denkt an die Lieben daheim, an Eltern und Geschwister, Angehörige und Freunde, und gerade an solchen Festtagen, die man meist miteinander verlebte. Man wird weich und wehrt sich vergeblich dagegen.

Heiligabend —!

Da sind sie zu Hause, putzen den grünen Baum und zünden die Lichter an, wenn es Abend wird. Aber die Stimmung ist nicht wie sonst — nicht heiter und fröhlich wie einst. Der Ernst der Zeit läßt keinen lauten Jubel aufkommen. Der große Kreis, der sich sonst um den strahlenden Tannenbaum versammelt, ist klein geworden — so klein — die Jugend fehlt. . .

Die Männer sind alle draußen: fünf Söhne und der Schwiegersohn. Mutter hat zwar an alle gedacht. Jeder hat seinen Platz, und auf jedem Platz liegt eine kleine Gabe.

Wer weiß — vielleicht erhält der eine oder der andere doch noch Urlaub und schneit im letzten Augenblick herein. Sie warten und warten, horchen auf jedes Geräusch, sehen nach der

Uhr, wenn ein Zug einlaufen muß, aber Stunde um Stunde vergeht — die Kerzen werden kleiner und kleiner — keiner kommt. — —

Der Dienst verträgt keine Rücksichten. Das Vaterland geht vor.

Wir haben noch Glück. Wir brauchen nicht hinaus. Unsere Flottille hat Ruhetag in Cuxhaven.

Soviel wie irgend möglich ist getan worden, den Mannschaften eine Weihnachtsfreude zu bereiten. Nach der großen Musterung, die mittags abgehalten wird, findet Feldgottesdienst statt. Die großen Auswandererhallen der Hamburg-Amerika-Linie sind zu diesem Zweck hergerichtet und festlich mit Fahnen und Girlanden ausgeschmückt worden. In der Mitte des mächtigen Raumes steht ein geradezu riesiger Tannenbaum, der von kundigen Händen wunderhübsch ausgeputzt ist. Zuerst ist Feldgottesdienst.

Nachdem sich alle versammelt haben, beginnt der junge Marinegeistliche seine Predigt. Sie ist kurz, aber eindrucksvoll. Er weist auf den Unterschied hin, der zwischen dem Weihnachten im Kriege und im Frieden besteht. Der Tag der Freude ist zugleich ein Tag der Trauer, denn so manche Kameraden sind nicht mehr unter uns, können das Fest nicht mehr mit uns feiern. Sie sind den Heldentod fürs Vaterland gestorben, den schönsten Tod, den ein Mann finden kann, und liegen still auf dem Grunde des Meeres. Doch ihr Opfer ist nicht vergeblich gewesen. Aus ihrer kühlen Gruft, aus der Tiefe ihres Wellengrabes sprechen sie zu uns und ermahnen uns zum Aushalten, zur Pflichterfüllung bis zum Äußersten. Und wenn wir so dastehen, siegreich in Ost und West, so haben auch sie ihr Teil daran, unsere teuren Toten. Darum Ehre ihrem Andenken!

Die Worte von der Kanzel verhallen. Aber noch lange ist es still. In jedem Herzen klingt es nach, was der junge Geistliche gesprochen hat. Erst allmählich kommt wieder Leben und Bewegung in die Blaujacken. . . .

Die wettergebräunten Züge erhellen sich, und die allgemeine Bescherung nimmt ihren Anfang. An der Längsseite der Halle sind lange, weißgedeckte Tafeln aufgestellt, auf denen

die Gaben ausgebreitet sind. Das Rote Kreuz zeigt auch hier seine helfende und liebreiche Hand. In schöner Weise hat es dafür gesorgt, daß jeder Mann der Besatzung ein kleines Geschenk vorfindet. Die Damen selbst sind anwesend und verteilen mit freundlichen Worten all die Kleinigkeiten, die der Weihnachtsmann gebracht hat.

So hat jeder seine Freude, und wir denken nichts Arges, hoffen seelenvergnügt, den Tag recht ungestört verbringen zu können. Aber bald sollte es eine andere „Bescherung" geben.

Kaum ist die Feierlichkeit beendet, wird schon verschärfte Bereitschaft befohlen. Und an Land darf niemand. Warum denn nur —?

Die Leitung der Flotte vermutet wohl mit Recht, daß die Herren Engländer etwas im Schilde führen, daß sie die Weihnachtstage vielleicht zu einem Angriff auf unsere Küsten benutzen werden. Leicht möglich. Denn sie vermuten gewiß, daß wir während der hohen Feiertage gar nicht an den Krieg denken, sondern sorglos unter dem Weihnachtsbaum sitzen und schöne Lieder singen. Und darum muß es ihnen ein leichtes sein, uns zu überraschen und uns die süße Festfreude ganz gehörig zu versalzen.

Sie sollten sich aber gewaltig täuschen! — —

Der Nachmittag geht ohne Zwischenfall vorüber. Wir sind an Bord und suchen uns die Zeit so angenehm wie möglich zu vertreiben. Der eine schreibt, der andere liest, der dritte raucht seine Pfeife, der vierte „döst". . . .

Gegen Abend erscheint der Halbflottillenchef auf jedem Boot und wünscht fröhliche Weihnachten.

Dann sind wir uns wieder selbst überlassen. Die Stunde des „Festmahls" rückt heran, und jeder ist neugierig, was uns heute wohl Leckeres aufgetischt wird.

Aber auch die höchstgespannten Erwartungen werden bei weitem übertroffen. Ja, unser Koch ist ein Talent, ein Genie. Er sorgt für uns in einer Weise, die nicht genug gerühmt werden kann.

Wissen Sie, welchen köstlichen Abendschmaus er uns bereitet? Es sind nicht weniger als vier Gänge, wenn man

richtig zählt, wie es sich in Kriegszeiten gehört. Überzeugen Sie sich selbst. Hier die Speisenfolge:

Erster Gang: Salzkartoffeln.
Zweiter Gang: Gänsebraten.
Dritter Gang: Selleriesalat.
Vierter Gang: Apfelkuchen.

Ist das nicht ein echtes und rechtes Festessen? Wo unser braver Koch den vortrefflichen Vogel erwischt hat, das weiß ich nicht. Ich frage auch nicht, aber es ist eine unumstößliche Tatsache, daß es eine wirkliche, leibhaftige Gans war. Außerdem glänzend zubereitet: braun und knusperig, wie's sein muß.

Auch der Apfelkuchen hätte das Herz jeder Hausfrau erfreut, so gut war er gelungen. Nur die Schlagsahne mußte man sich hinzudenken, denn sie fehlte leider.

Jedenfalls hat der Koch an diesem Abend seiner durch allerhand Leckerbissen berühmten Vaterstadt Ehre gemacht —, er ist nämlich ein guter Sachse und stammt aus Halle.

Zu einem guten Bissen gehört aber auch ein guter Trunk. So haben wir uns denn eine kleine bekömmliche Bowle angesetzt, und nachdem wir die aufgetragenen Herrlichkeiten verstaut haben, zünden wir uns eine Zigarette an und lassen uns alles vorspielen und vorsingen, was der Schalltrichter nur hergeben will, denn wir haben natürlich ein Grammophon an Bord, das uns eine liebenswürdige Verehrerin der Blaujacken aus dem Binnenlande gestiftet hat.

Für das Festkonzert haben wir ein regelrechtes Programm zusammengestellt, und das wird peinlich innegehalten. Denn wir sind in der glücklichen Lage, daß uns keine Primadonna die plötzlich unpäßlich, und kein Tenor, der plötzlich heiser geworden ist, absagen kann.

So geht die musikalische Abendunterhaltung denn vonstatten.

Zuerst kommen Kirchenlieder, dann Vaterlandslieder und zum Abschluß, wie es überall Brauch ist, allerhand lustige Weisen bunt durcheinander — von den ältesten bis zu den

neuesten „Schlagern“ — von „Lott ist tot“ bis zu „Puppchen . . . .“ und der „neuen, schönen, feldgrauen Uniform —“.

So geht der Weihnachtsabend zu Ende — der erste im Kriege. Alles zieht sich zurück, und es wird still auf dem Schiff. Man hört nichts wie die Schritte der Posten und des wachthabenden Offiziers. . . .

Auch die Nacht verstreicht ruhig, ohne besondere Ereignisse. Aber in der Frühe setzt dicker Nebel ein.

Dieser Nebel hat seine guten und seine schlechten Seiten. Wohl können in seinem Schutz feindliche Schiffe und Flugzeuge ungesehen an das feste Land herankommen, aber zugleich wird die Ortsbestimmung recht schwierig, besonders in der Nähe der Küste und der Minenfelder.

Ob der Engländer auf die unsichtige Luft vertraut hat?

Jedenfalls meldet unsere Beobachtungsstelle um 8 Uhr 30 Min. morgens: „Verdächtige Fahrzeuge in der deutschen Bucht.“ Gleich darauf stellen auch unsere Flieger, die von Helgoland aufsteigen, fest, daß es in der Tat feindliche kleine Kreuzer mit Flugzeugmutterschiffen sind.

In Cuxhaven ist sofort Fliegeralarm. Aber wir können nichts sehen und hören.

Unsere Boote erhalten den Befehl: „Sofort den Hafen verlassen und die Reede aufsuchen!“

Aber das ist bei dem herrschenden Nebel keine Kleinigkeit. Die Batteriepfeifen schrillen, und lautlos gleiten die schnellen Boote in die weißgraue Dämmerung hinein. Unaufhörlich ertönen die Nebel- und Standortsignale, die die Stellung der einzelnen Fahrzeuge anzeigen, damit ein Zusammenstoß vermieden wird.

Auf kurze Augenblicke zerreißt ein jäher Wind den dicken Nebel, der uns wie Watte umgibt, gerade genug, damit wir den Weg sehen können. Aber es ist nur vorübergehend. Sofort wallen die Schwaden wieder ineinander und hüllen uns in ihre dichten, undurchdringlichen Schleier.

Ein verdammtes Wetter!

Wir kennen diesen Früh- oder Küstennebel, der schon so manchem Seemann einen bösen Streich gespielt hat. Er ist wie eine Sackgasse, in die man unversehens hineingerät, ohne

einen Ausweg finden zu können. Er bedeckt nämlich nur die Küstengegenden mit seinen dichten und dicken Schwaden, während es in den oberen Luftschichten und weiter draußen in See vollkommen klar ist.

Der Flieger hat unter diesen Umständen natürlich einen schweren Stand. Wenn er von Land aufsteigt, ist es ihm unmöglich, seine Beobachtungen zu machen, denn die Nebelwände kann er auch mit dem besten Glas nicht durchdringen. Auf der anderen Seite hat er allerdings wieder den Vorteil, daß er nicht beschossen werden kann, denn wie er selbst nichts sehen kann, bleibt er auch dem feindlichen Auge unsichtbar.

So geht es auch uns.

Wir liegen auf der Elbe und hören um 9 Uhr 30 deutlich das Geräusch der Motoren und das Surren der Propeller. Aber das Flugzeug selbst vermögen wir nicht zu entdecken, so eifrig wir den ganzen Himmel absuchen. An eine Beschießung ist daher nicht zu denken.

Von diesem Flieger ist wahrscheinlich die Bombe abgeworfen worden, die in der Nähe des Wasserturms bei Cuxhaven niederging, aber nicht den geringsten Schaden anrichtete.

Inzwischen haben Luftschiffe die Verfolgung der Flieger aufgenommen. Eine geraume Weile dauert es, bis sie entdeckt und eingeholt sind. Aber dann —! Ihre Maschinengewehre beginnen zu knattern hoch oben in den Lüften, und recht bald werden vier feindliche Flieger zum Niedergehen auf das Wasser gezwungen.

Daß sie einen solchen Empfang finden würden, das haben die Engländer nicht vermutet. Rette sich, wer kann! — Hals über Kopf versuchen die fünf andern, die übriggeblieben sind, sich in Sicherheit zu bringen und ihr Mutterschiff zu gewinnen.

Aber es gelingt ihnen nicht. Unterwegs gehen noch zwei Flugzeuge verloren, und nur drei von den neun, die uns überraschen wollten, kehrten heil an Bord zurück.

Von diesem Unternehmen scheint John Bull genug zu haben. In voller Fahrt verlassen die feindlichen Kreuzer, Mutterschiffe und Zerstörer den Kampfplatz, auf dem sie so schlecht abgeschnitten haben.

Aber auch sie sollen nicht ungeschoren davonkommen. Unsere Luftriesen nehmen die Jagd auf, verfolgen sie und versuchen die Mutterschiffe mit Bomben zu bewerfen.

Aus der Höhe ist es nicht leicht, das kleine Ziel zu treffen. Aber oben an Bord sind gute Schützen, die ihre Arbeit verstehen. Ein glücklicher Wurf, und das Mutterschiff steht auf dem Achterdeck lichterloh in Flammen.

„Feind läuft mit hoher Fahrt nach Westen." Das ist das letzte Signal, das die Luftschiffe geben.

Das ist wirklich schade. Denn wir hätten vielleicht gründlich Abrechnung halten können. Von unseren Luftschiffen waren auch englische U-Boote gemeldet worden, die die feindliche Flotte begleiteten. Als ihre Flieger ins Wasser stürzten, tauchten sie auf, um sie aufzunehmen. So sind einige der armen Burschen vielleicht gerettet worden. . . .

Wir können jedenfalls im Augenblick nichts tun. Erst gegen Mittag klärt es sich auf. Langsam zerteilt sich der Nebel, zerfließt, verschwindet, und die Sonne bricht durch — die bleiche, klare Wintersonne.

Kaum ist es hell geworden, erhalten wir Befehl: „Auslaufen und das Wasser absuchen!" Und auf allen Schiffen wird es lebendig.

Das Rettungswerk beginnt. Kreuz und quer schießen die geschwinden Boote durch die grünschimmernden Wellen der deutschen Bucht. Das Wasser schäumt, und die sprühenden Tropfen blitzen und blinken im Licht wie kleine Edelsteine, die unsichtbare Hände aus den Fluten emporwerfen und umherstreuen.

Wir fahren und fahren. Immer hin und her. Aber nichts ist zu entdecken weit und breit, kein Flieger zu sehen. Wenn ihre Fahrzeuge sie nicht geborgen haben, sind sie in den eisigen Fluten der Nordsee erstarrt und versunken. . . .

Es dauert auch nicht lange, so geht die drahtlose Meldung ein: „Suchen aufgeben! Boote einlaufen!"

Wieder nehmen wir die Vorpostenlinie ein, und wieder gleiten die scharfen Augen der Ausguckposten über die grauen Wellen der Elbmündung — Stunde um Stunde — und be-

trachten argwöhnisch jeden kleinsten Gegenstand, der ihnen nicht geheuer vorkommt.

Aber vorläufig können wir wohl ruhig und außer Sorge sein.

Unsere Weihnachtsgedanken sind allerdings auch verflogen. Der Festrausch hat nicht lange gedauert.

Aber was macht's! Dafür haben wir die aufrichtige, herzerfrischende Freude, daß es unseren ehrenwerten Gegnern trotz aller Vorbereitungen und Anstrengungen nicht geglückt ist, uns auch nur den geringsten Schaden zuzufügen — ganz im Gegenteil. Sie haben sich nur einen gehörigen Denkzettel geholt, den sie so bald nicht vergessen werden.

Mit hoher Fahrt nach Westen rissen sie aus, und man sah sie nicht wieder. . . .

Man wird sie auch so leicht nicht wiedersehen — darauf möcht' ich hundert gegen eins wetten! —

Die Kreuzerschlacht am 24. Januar

Nach dem ersten und letzten Angriff des Engländers, der so schmählich mißglückt ist, können wir uns wieder in Geduld üben. Wir warten ewig, sind ewig bereit, so daß wir es endlich herzlich satt haben. Als es daher durchsickert, daß neues im Werke ist, sind wir alle froh. Hoffentlich bestätigt es sich, daß wieder ein Vorstoß größeren Stils geplant wird.

Trotzdem haben wir in den letzten Wochen nicht müßig gelegen, sondern sind stark beschäftigt gewesen. Schießübungen mit allen Kalibern hatten stattgefunden. Ihr Zweck besteht darin, die Artilleristen auf der Höhe zu halten, damit die kostspieligen Granaten nicht umsonst verfeuert werden.

Ihre Kunstfertigkeit beweisen sie denn auch an den Scheiben draußen auf der Reede. Jeder Geschützführer ist mit Leib und Seele bei der Sache. Sein „Kanon" ist ihm ans Herz gewachsen, und so legt er besonderen Wert auf gute Instandhaltung, damit er möglichst gut abschneidet und die meisten Treffer erzielt.

Darüber entstehen oft Streitigkeiten, die manchmal sehr herzhafter Natur sind. Aber die gutmütigen Seeleute werden sich schließlich doch einig, und die alte Freundschaft ist bald wieder hergestellt. Im Fall, daß es wirklich zur offenen Artillerieschlacht kommt, werden sie schon alle ihren Mann stehen und beweisen, daß sie etwas Tüchtiges gelernt haben.

An das kalibermäßige Gefechtschießen schließt sich das Torpedoschießen, das ebenso wichtig ist.

Im Falle eines Kampfes kann die Gefechtslage so günstig sein, daß die Torpedowaffe mit Erfolg angewandt wird. Wie verderblich ein solcher Torpedoschuß für den Gegner sein

kann, ist leicht zu ermessen, wenn man die Sprengwirkung dieser Geschosse kennt.

Die Entfernung spielt keine große Rolle, um den Gegner zu treffen. Nein, unsere neuesten Torpedos laufen eine derartige Strecke, daß der Laie staunen muß. Von Wichtigkeit ist nur, daß die Berechnungen beim Schuß richtig sind: das ist eine Grundbedingung für den Erfolg.

Aber alle diese Fertigkeiten wollen gelernt sein, müssen auch immer wieder geübt werden, damit im Falle der Anwendung günstige Ergebnisse erzielt werden.

Der Torpedo selbst ist ein kleines, technisch hervorragend ausgeführtes Kunstwerk. Mit seinen Abmessungen, die heute wesentlich höher sind als früher, ist die Verfeinerung der Maschinerie Hand in Hand gegangen. Man kann z. B. den Torpedo nur eine vorgeschriebene Strecke laufen, ihn auf soundsoviel Meter durch das Wasser gleiten und nach abgelaufener Strecke versinken oder schwimmen lassen.

Trotzdem nun die Torpedos recht sachgemäß behandelt und oft nachgesehen werden, ist es doch von Zeit zu Zeit notwendig, sie auf gutes Arbeiten im Wasser zu prüfen.

In den letzten Tagen ist alles noch einmal probiert worden und hatte zur Zufriedenheit geklappt.

So kommt der Abend des 23. Januar heran. Er findet die Aufklärungstruppen versammelt auf der Jade. Es sind unsere besten, stolzesten Schiffe, die da aus allen Schloten qualmen. Die Vorbereitungen sind getroffen. Der Befehl, daß die Schiffe auslaufen sollen, wird stündlich erwartet.

Endlich ist es doch so weit!

Zuerst laufen unsere Boote aus, dann folgen die kleinen Kreuzer und zuletzt die Panzerkreuzer „Derfflinger“, „Seydlitz“, „Moltke“ und „Blücher“.

Nachdem die Minensperren passiert sind, wird auch die Fahrtgeschwindigkeit etwas erhöht. Rauschend schäumt das Wasser am stählernen Bug der mächtigen Schiffe.

Sämtliche Lichter der Schiffe sind nach außen abgeblendet, kein Lichtschimmer dringt durch. An Bord sind die Ausguckleute auf ihren Posten und spähen scharf nach allen Seiten. Alles Außergewöhnliche wird gemeldet.

Die Geschützbedienung lagert hinter ihren Geschützen, im Augenblick bereit, sie zu bedienen.

Auf den Torpedobooten sind die Ausstoßrohre geschwenkt, die Gefechtspistolen eingesetzt.

Die Leute von der Freiwache finde ich hinter dem Schornstein ausgestreckt. Sie haben sich einen warmen Platz ausgesucht. Ab und zu kommt zwar ein kleiner Spritzer Salzwasser herüber, aber das sind sie allmählich gewöhnt. Die Ruhe wird dadurch nicht gestört. Keiner wacht auf von dem bißchen Naß; sie schnarchen alle weiter. . . .

Der Vorstoß ist schon eine ziemliche Strecke erfolgt, vom Feind aber bisher nichts bemerkt worden.

So geht die Nacht vorüber, und der Morgen bricht an. Es ist der 24. Januar — ein Tag, den wir alle unser Lebelang im Gedächtnis behalten werden.

Es ist mitten im Winter, kalt und frostig. Aber kein böses Wetter. Nur von Osten weht ein mäßiger Wind, und die Luft ist hell, ungewöhnlich klar, so daß schon in früher Dämmerung eine gute Fernsicht möglich wird.

Unsere Schiffe haben ihren Auftrag ausgeführt: wie befohlen, stehen sie zur bestimmten Zeit an der Doggerbank, um den beliebten Fischgrund mitten in der Nordsee und den Weg, der von unseren Flußmündungen dahin führt, von feindlichen Fischereifahrzeugen gründlich zu säubern.

Der Engländer stellt uns auch auf keine allzu harte Probe. Es ist eben 8 Uhr — da melden unsere sichernden Kreuzer und Flottillen einen britischen kleinen Kreuzer mit Torpedobooten und sehen in Westsüdwest und Nordnordwest Rauchwolken, die immer stärker und stärker hervortreten.

Die Aufregung an Bord wächst von Minute zu Minute. Jeder ist gespannt, was sich daraus entwickeln wird.

Allzu lange sollen wir auch nicht im ungewissen bleiben. Der Feind, auf den wir so lange gewartet haben — er ist da!

Und zwar in ansehnlicher Uebermacht! Während unsere Streitkräfte sich sammeln, wird die Lage einigermaßen klar: von hinten laufen die feindlichen leichten Kreuzer und Torpedoboote auf, und dahinter stehen mindestens acht große Schiffe.

Aber damit nicht genug. In westlicher Richtung nähern sich fünf starke Rauchwolken, die ebenso viele feindliche Großkampfschiffe bedeuten. Schon um 9½ Uhr werden sie deutlich erkannt: es sind die Schlachtkreuzer „Lion“, „Tiger“, „Prinzeß Royal“, „New Zealand“ und „Indomitable“.

So haben wir eine hübsche Streitmacht uns gegenüber.

Von Westsüdwest bis Nordnordwest stehen mindestens 13 große englische Schiffe, 7 kleine Kreuzer und 26 Torpedoboote.

Und wie stark sind wir? 4 große Schiffe und ebenso viele kleine Kreuzer, dazu 22 Torpedoboote — das ist alles! Welche erdrückende Übermacht gegen uns!

Aber schon beginnt das Gefecht.

Unser „Blücher“ spricht zuerst. Er eröffnet um 9½ Uhr das Feuer auf die kleinen Kreuzer und Torpedoboote, die von hinten auflaufen — und zwar mit dem schönsten Erfolg: nach kurzer Zeit dreht ein getroffener Kreuzer ab, ein Torpedoboot wird in Brand geschossen und versinkt.

Aber der Feind bleibt nicht still. Gegen 10 Uhr fängt es auch drüben an zu donnern, die Entfernung beträgt jedoch über 20 Kilometer, und es dauert wohl eine Viertelstunde, ehe er seinen ersten Weitschuß erzielt.

Nun greifen unsere Panzerkreuzer ein. Kurz nach 10 Uhr eröffnen sie auf 18 Kilometer das Feuer auf den Hauptgegner. Gewaltiger Kanonendonner rollt in einem fort über die Fluten der Nordsee. Mächtige Blitze zucken aus den grauen Stahlleibern der Kolosse, gefolgt von einer ganzen Wolke Pulverrauch. Erst nach einiger Zeit hört man den furchtbaren Donnerschlag.

Die Schlachtkreuzer der Engländer entwickeln eine so hohe Geschwindigkeit, daß sie selbst sich in zwei Gruppen teilen und sich von ihrer Hauptmacht entfernen. Die beiden ältesten Schiffe „Indomitable“ und „New Zealand“ bleiben am weitesten zurück, wenn sie auch nicht ganz ausschalten; immer noch nehmen sie am Gefecht teil.

Der Wind, der gleichmäßig von Osten weht, ist weder uns noch dem Feind besonders günstig. Im Gegenteil. Er bläst die dicken, schweren Rauchwolken der Schiffe wie der Torpedoboote, die vor den Panzerkreuzern stehen, gerade zwischen die

beiden kämpfenden Reihen. Dazu kommt die ziemlich große Entfernung während des Kampfes, die nie geringer als 14 bis 15 Kilometer wird. Näher kommen wir nicht aneinander heran. Daher die großen Schwierigkeiten, die für beide Teile, für uns wie für den Gegner, bestehen.

Das englische Salvenfeuer bleibt anfangs auch ohne jede Wirkung, während unsere schwere Artillerie ihr Ziel sehr schnell erreicht. Mehr als ein Treffer kann beobachtet werden. Das vorderste feindliche Schiff — es ist der „Lion“ — muß zuerst daran glauben. Es mag 10½ Uhr sein, als einer seiner Masten stürzt, dem bald ein Schornstein folgt. Deutlich sind Feuer und Rauch der einschlagenden Granaten zu sehen.

Fast zu gleicher Zeit wird auch das zweite Schiff der englischen Linie getroffen. Die Wirkung zeigt sich bald. Denn das Schiff muß zurückbleiben, und sein Feuer wird schwächer und schwächer. Aber ehe es ausscheidet, erhält es erneut schwere Treffer, die einen großen, deutlich sichtbaren Brand verursachen. Damit ist es erledigt. Es muß die Schlachtlinie verlassen und geht immer weiter zurück.

Inzwischen haben auch wir Beschädigungen erlitten.

Unser „Seydlitz“ erhält einen schweren Treffer ins Achterschiff, so daß die Verwendbarkeit seiner hinteren schweren Artillerie beeinträchtigt wird.

Schlimmer ergeht es dem „Blücher“. Nachdem Artillerietreffer und Brand beobachtet und Maschinenschaden gemeldet sind, bleibt der Panzerkreuzer zurück und zieht damit das Feuer der feindlichen Schiffe auf sich. Hohe Wassersäulen steigen in seiner unmittelbaren Nähe auf. Und jetzt — jetzt trifft eine der schweren Granaten das Achterteil des Schiffes und durchschlägt die Panzerung. Der Kreuzer verlangsamt seine Fahrt und bleibt zuletzt wie hilflos liegen. Und ununterbrochen ist das Feuer der schweren Artillerie auf ihn gerichtet. Aber seine Kraft ist noch nicht gebrochen. Er feuert weiter und weiter. Immer wieder zucken die furchtbaren Blitze auf. Doch die Vernichtung des Schiffes ist besiegelt. Seine Artillerie ist eben zu schwach und steht in gar keinem Verhältnis zu der seiner Gegner. Denn der „Blücher“ hat nur 21-Zentimeter-

Geschütze, die Gegner hingegen 34,5-Zentimeter und 30,5-Zentimeter.

Nach Annahme der Gegner scheint der Kreuzer nun weit genug niedergekämpft zu sein, und das Feuer wird wieder nach vorn gerichtet.

Aber der „Blücher“ ist noch nicht still, er feuert immer noch. So wird er denn von allen Seiten von Torpedobooten umringt und angegriffen.

Aber das kommt dem Feinde teuer zu stehen. Zwei seiner Zerstörer müssen mit daran glauben. Ein Zerstörer wird von einer 21-Zentimeter-Granate mittschiffs getroffen und fliegt buchstäblich auseinander. Der zweite wird durch die mittlere Artillerie erledigt.

Schließlich versinkt das tapfere Schiff in den Wellen, nachdem es noch verschiedene Torpedotreffer erhalten hat. Das ist wirklich kein Kunststück mehr, denn das Schiff liegt vollkommen still im Wasser und bildet ein vorzügliches Ziel.

Wie mag es wohl an Bord ausgesehen haben? Die schweren Granaten müssen ja alles vollständig zerrissen haben. Wie ein Wunder mutet es an, daß noch ein Turm gebrauchsfähig geblieben ist und bis zum Versinken des Schiffes feuerte. . . .

Aber inzwischen ist es auch dem Feind schlecht ergangen. Gegen 12 Uhr erhält der „Lion“, das feindliche Führerschiff, zum zweitenmal mehrere schwere Treffer, und anscheinend wird seine vordere Artillerie unbrauchbar gemacht. Dazu wird deutlich ein Brand beobachtet. Jedenfalls muß das Schiff arg beschädigt sein, denn es dreht nach Steuerbord ab und verläßt stark überliegend die Schlachtlinie.

Jetzt kommt das dritte Schiff, das jetzt anstatt des „Lion“ die Führung übernimmt, an die Reihe. Von einem unserer Torpedoboote, das zwischen den beiden Linien geblieben ist, erhält es einen Torpedoschuß — und nun dreht die ganze englische Flotte mit einer gleichzeitigen Wendung auf nördlichen Kurs. Damit bricht der Feind das Gefecht ab — etwa 70 Seemeilen von Helgoland. — — —

Aber noch einmal wird dem Engländer übel mitgespielt. Dasselbe Torpedoboot, das das dritte Führerschiff getroffen hat, kommt noch einmal zum Schuß und erreicht den Schlacht-

kreuzer „Tiger“, der in der nach Norden dampfenden feindlichen Linie hinten steht. Es erfolgt ein starker, weithin hörbarer Knall — das ganze große Schiff ist in dicke, weißgraue Rauchwolken gehüllt — es sinkt und sinkt — und dann verschwindet es in den Wellen. . . .

Der Kampf ist zu Ende.

Und nicht wir haben ihn aufgehoben und uns zurückgezogen, sondern der Gegner. Die Engländer haben es für das klügste gehalten, sich davonzumachen. Warum —? Was war die Ursache für einen solchen Schritt —? Die Antwort auf diese Fragen erhielten wir erst später durch die Kapitäne der von England kommenden neutralen Schiffe.

Unser gut geleitetes und gezieltes Geschützfeuer hatte an Bord der englischen Schiffe ganz gewaltige Verwüstungen angerichtet. Die Oberbauten wurden zertrümmert, die leichte Artillerie zum Teil außer Gefecht gesetzt, ja, selbst die schweren Geschütztürme sind über Bord gerissen worden.

Und die großen Beschädigungen seiner Schiffe veranlaßten den englischen Befehlshaber wohl, das Gefecht abzubrechen. Denn man kann doch unmöglich annehmen, daß der Führer eines Geschwaders, das noch voll gefechtsbereit ist, den Kampf aufgibt und sich zurückzieht.

Von unserer Seite war an eine Verfolgung des Gegners gar nicht zu denken. Es mußte damit gerechnet werden, daß der Feind auf seine Linienschiffe zurückgehen würde, oder daß diese uns den Weg abschneiden sollten. So wäre es für unsere Schiffe ein großes Wagnis gewesen, zu folgen.

Mit dem Ergebnis, das wir erst später genauer erfuhren, können wir ja auch zufrieden sein. Die Verluste der Engländer sind doch wahrlich nicht gering gewesen. Einer ihrer neuen Schlachtkreuzer von 30 000 Tonnen sank während des Gefechts, und zwei andere wurden schwer beschädigt. Auch ein dritter Schlachtkreuzer erlitt nach zuverlässigen Nachrichten starke Beschädigungen, die wohl in der Hauptsache dem „Blücher“ zuzuschreiben sind.

Außerdem sanken drei Zerstörer, und zwei kleine Kreuzer wurden beschädigt.

Dagegen haben wir nur den Verlust eines älteren Schlachtkreuzers von 16 000 Tonnen zu beklagen. Zudem wurde ein neuer Schlachtkreuzer getroffen, und ein kleiner erlitt leichte Beschädigungen. Sonst war überhaupt auf keinem unserer Schlachtkreuzer ein Treffer zu verzeichnen, und auch von unseren Torpedobooten ist kein einziges getroffen worden.

Jedenfalls haben wir einen Kampf mit einem weit überlegenen Gegner durchgekämpft und ihm durch unser Geschützfeuer außerordentlich schwere Verluste zugefügt. Diesen Ruhm kann uns keiner nehmen. . . .

Auf dem Flaggschiff weht das Signal „Einlaufen!" Und von Schiff zu Schiff wird es wiederholt.

Es geht nach Hause. . . .

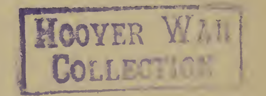
Nach und nach tritt auch eine Entspannung der Nerven und Muskeln ein. Nach der mächtigen Aufregung des Kampfes ein wirklich wohltuendes Gefühl. Immer noch hat man den rollenden Kanonendonner im Ohr, immer noch sieht man die einschlagenden Granaten und das aufspritzende Wasser. . . .

Nach und nach stellt sich auch die Freude ein, die Freude über den Erfolg, den wir errungen haben über einen Gegner, den wir ehrlich hassen.

Aber ein Schatten fällt auf unsere gehobene Stimmung, wenn wir an den Verlust unseres „Blüchers" und seiner tapferen Besatzung denken.

Langsam, wie von schwerer Arbeit ermattet, laufen am Spätnachmittag die Schiffe wieder in ihren Stützpunkt ein. Nur eins kommt nicht wieder. Mit dem größten Teil seiner Besatzung ruht das Schiff auf dem Grund des Meeres, das tapfere Schiff, das sich noch während des Sinkens wehrte und bis zum letzten Augenblick feuerte.

Wir aber leben und sind jederzeit bereit, wieder hinauszudampfen, um den Feind zu stellen, den Kampf mit ihm aufzunehmen, ihn zu vernichten und, wenn es sein muß, gleich den Kameraden vom „Blücher" mit unserm Schiff in die Tiefe zu gehen.



Wachtdienst im Sund

Nach der großen Kreuzerschlacht im Januar tritt in den Unternehmungen zur See eine Pause ein. Fast eine gewisse Müßigkeit. Von der englischen Flotte ist ja nichts mehr zu sehen und zu hören. Alles ist und bleibt still.

Weitere Aufklärungsfahrten bringen uns die Gewißheit, daß die Nordsee nur noch von feindlichen Hilfs- und Patrouillenschiffen befahren wird. Und das lohnt sich nicht. Es ist also nutzlos, den Feind zu suchen. In den wohlgeschützten Häfen Schottlands haben die Panzerungetüme des Gegners, die für den Schutz seines Landes so wertvoll sind, einen sicheren Zufluchtsort gefunden.

Diese Maßnahmen sind aber nicht nur aus Furcht vor unseren Kampfschiffen getroffen worden — nein, sie sind auch eine Folge der erhöhten Tätigkeit unserer U-Boote. Wir wissen ja, wie manches feindliche Schiff die kleinen, grauen Stahlzigarren auf den Grund des Meeres gelegt haben.

Durch den langen und ununterbrochenen Dienst unserer Boote sind die Maschinen und Kessel stark in Anspruch genommen worden und bedürfen daher einer gründlichen Überholung. Da der Feind untätig ist, bietet sich für uns die beste Gelegenheit, kleine Schäden auszubessern und alles wieder in Ordnung zu bringen. Eine unserer großen Werften führt diese Arbeiten aus.

Die Mannschaften werden, soweit sie entbehrlich sind, für kurze Zeit in die Heimat beurlaubt. Und diese Freude ist ihnen nach den arbeitsreichen und schweren Wintertagen in der Nordsee wohl zu gönnen. Gar nicht schnell genug können unsere braven Blaujacken den Bahnhof erreichen.

Ja, der Heimaturlaub! Das ist eine Sache für sich. Der plötzliche Unterschied ist zu groß. Gehegt und gepflegt, umsorgt und verwöhnt von den Angehörigen, genießen sie die kurze Zeit, und sie vergeht schnell — viel zu schnell für sie und ihre Lieben.

Man vergißt vollständig, daß draußen der Krieg wütet, ist sorglos und guter Dinge. Das Gespenst der ständigen Bereitschaft ist verschwunden. Keine scharfen Befehle stören die wohlige Ruhe, keine Alarmglocke schrillt und unterbricht den langen, wohligen Schlaf. Man braucht nicht gewärtig zu sein, jeden Augenblick das warme Lager verlassen zu müssen, braucht nicht in Ölrock und Südwester in stürmischer, dunkler Nacht an Deck zu stürzen, empfangen und bewillkommt von ein paar heftigen Spritzern, die jede Müdigkeit gar schnell verscheuchen, und, wenn das Glück nicht gut ist, ein Morgenbad völlig ersetzen.

Aber alles Glück hat ein Ende. Auch der Urlaub. Der letzte Tag kommt heran. Koffer und Handtasche werden gepackt, und nach wenig erquicklicher Reise trifft man wieder an Bord ein.

„Melde mich vom Heimaturlaub zurück."

Die Wirklichkeit ist wieder da. Der Dienst beginnt. Aber die Freudigkeit kommt erst nach und nach, denn immer wieder wollen die widerspenstigen Gedanken zurückschweifen in die Heimat.

Gottlob haben wir nicht lange Zeit, uns zu besinnen und allerhand schönen Erinnerungen nachzuhängen. Es geht wieder hinaus.

„Morgen früh 6 Uhr Dampf auf in allen Kesseln!" lautet der Befehl.

Also vorwärts! Die Boote verlassen einzeln die Werft und sammeln sich draußen. Es sieht fast aus, als ob die Ruhe sie übermütig gemacht hat. Wie wild laufen sie durcheinander, um schließlich artig und folgsam die vorgeschriebene Stellung einzunehmen.

Unser Ziel ist aber diesmal nicht die Nordsee, sondern die Gewässer der Ostsee und hier wieder der Sund.

Diese Wasserstraße ist der Hauptverbindungsweg zwischen Nord- und Ostsee. Jetzt im Kriege überhaupt der einzige Weg, da der Große wie der Kleine Belt durch Minen gesperrt sind und für die Handelsschiffahrt nicht in Betracht kommen.

Der ganze Verkehr drängt sich also im Sund zusammen, und zeitweilig herrscht hier ein sehr bewegtes und rühriges Leben. Schiffe aller Länder, die noch neutral sind, kommen durch. Flaggen, die man sonst nie oder doch äußerst selten sieht, sind jetzt eine alltägliche Erscheinung geworden.

Das hat der liebe Mammon zuwege gebracht, denn der Reiz des Geldverdienens ist zu groß. Die Frachten sind ja riesig, sind ins Fabelhafte gestiegen, weil der Schiffsraum immer knapper geworden ist. Bei diesen Aussichten auf Gewinn nimmt man alle die Unannehmlichkeiten und Nöte mit in Kauf und befährt Gewässer, die allerhand Hindernisse, Tücken und Gefahren in sich bergen.

Alle die neutralen Schiffe, die den Sund durchlaufen, sind aber nicht so harmlos, wie sie aussehen. Viele von ihnen sind böse Brüder und führen unter ihren Ladungen auch Bannware für unsere Feinde. Diese Tatsache festzustellen und zugleich zu verhindern, daß die heimlich verstauten Banngüter ihren Bestimmungsort erreichen, das ist unsere Aufgabe.

Dem Laien mag sie nicht besonders schwierig erscheinen, in Wirklichkeit ist sie aber nicht so einfach. Denn mit welchen Kniffen, mit welcher Schlauheit zeitweilig zu Werke gegangen wird, das ist geradezu erstaunlich. Einer will den andern überlisten. Das ist der Zweck der Übung.

Die untersuchenden Offiziere werden mit der Zeit aber ebenso pfiffig und gerissen, und je länger sie hier im Sund herumgondeln, desto seltener fallen sie auf die verschiedenen Tricks hinein. Zu diesem Zweck hat man meistens Offiziere der Handelsmarine gewählt. Und das mit vollem Recht. Denn durch ihren früheren Beruf sind sie vortrefflich dafür geeignet, sind mit den Schiffsräumlichkeiten wohl vertraut und wissen genau, wo und wie man Sachen verstaut, die nicht jedermanns Auge sehen soll. In dem Untersuchungsdienst lösen sich die Boote gegenseitig ab. Heute ist das eine daran, morgen das andere.

So kommt auch an uns die Reihe.

Mein früherer Leutnant ist durch Leutnant Feddersen abgelöst worden. Er ist früher Erster Offizier auf einem großen Passagierdampfer gewesen und hat wie ich alle Meere befahren. Wir tauschen unsere Erlebnisse aus, finden bald Berührungspunkte, entdecken gemeinsame Bekannte, und so haben wir uns in kurzer Zeit angefreundet.

Feddersen ist Lübecker und ein prachtvoller, liebenswürdiger Mensch. Seine Kenntnisse der nordischen Sprachen machen ihn besonders für den Wachtdienst hier oben im Sund geeignet.

Wir lösen uns nun gegenseitig bei der Untersuchung der Schiffe ab. Jeder hat natürlich seinen Ehrgeiz und will den andern an Schlauheit und Findigkeit überbieten.

Die Untersuchung selbst ist, je nach der Staatsangehörigkeit des Schiffes, leichter oder schwieriger. Wir wissen genau, wer offen zu uns hält und wer nur dem Zwang oder der Klugheit folgt. Ja, mit der Zeit sammelt man seine Erfahrungen und lernt alles mögliche.

Heute hat Feddersen den Untersuchungsdienst und ich die Wache. Es ist morgens 5 Uhr. Das Wetter ist nicht gerade einladend. Von Norden weht ein kalter, rauher Wind. Es ist sehr ungemütlich. Man fröstelt. Aber was hilft's! So leid es mir tut: Feddersen muß erscheinen.

Matrose Kaluweit, der den Dienst als Läufer versieht, hat die Aufgabe, den Herrn Leutnant zu wecken. Diese Aufgabe ist nicht immer sehr dankbar. Das weiß der gewitzigte Bursche. Und deshalb nähert er sich vorsichtig der Koje, um den sanft schlummernden Vorgesetzten aus des Traumgotts Armen zu reißen.

Ich kann mich auf meinen Kaluweit verlassen, das habe ich schon zur Genüge erprobt. Wenn er kommt, so kommt er nicht allein. Er läßt nicht nach, er ist unerbittlich, seinen Befehl führt er aus, mag es kosten, was es will.

So auch diesmal. Unmittelbar hinter ihm erscheint Feddersen. Aber er ist offenbar in der übelsten Laune, das sehe ich ihm auf den ersten Blick an. Mürrisch schaut er drein, und zwischen seinen Brauen steht eine dicke, böse Falte.

„Morgen —!"

„Morgen —!"

Ich erwidere seinen kurzen Gruß, habe aber keine Zeit, mich weiter um ihn zu kümmern, denn meine ganze Aufmerksamkeit gilt dem Dampfer, der von Norden langsam herankommt. Währenddem läuft Feddersen einige Male auf der Brücke hin und her und beginnt seinem Herzen Luft zu machen.

„So ein gemeiner Kerl! Möcht bloß wissen, was er hier während der Nacht zu suchen hat! Gar nichts. Aber das ist's ja. Nur ärgern will uns diese Bande — weiter nichts —"

Ich sage gar nichts, sehe Feddersen nur schief von der Seite an und beginne herzhaft zu lachen. Damit ist der Bann gebrochen. Mein Kamerad hat seine gute Laune wieder. Er packt seine Papiere zusammen, verstaut sie in der großen Untersuchungsmappe und hält sich zum Übersteigen bereit.

Diesmal dauert es aber nicht lange. Die Untersuchung bietet keine Schwierigkeiten und ist daher bald beendet.

Feddersen kommt enttäuscht zurück und schimpft.

„Wieder mal nichts, und darum wird man im Schlaf gestört. Zu dumm!" — —

Aber damit ist unsere Arbeit nicht zu Ende. Spät am Abend erscheint im Norden noch ein großer Dampfer. Die gefährlichen Stellen im Fahrwasser hat er noch bei Tageslicht passiert. Vorläufig befindet er sich in neutralem Gebiet, so daß wir ihm nichts anhaben können.

Mittlerweile ist es ganz dunkel geworden. Der Dampfer kommt näher und näher. Wir liegen still auf der Lauer. Jetzt hat er die Grenze passiert.

Untersucht muß er natürlich werden, das hilft nicht. Da das Schiff jedoch so hoch aus dem Wasser liegt, haben wir die Gewißheit, daß wir einen Ballastdampfer*) vor uns haben.

Das Wetter wird auch immer rauher. Hagel- und Regenschauer wechseln miteinander ab. Der Wind wird stärker und fegt das Wasser über Bord. Mit einem Wort, ein Hundewetter.

Der Dampfer ist mittlerweile so weit herangekommen, daß er zum Stoppen aufgefordert werden muß. Durch Flaggensignal ist das allerdings nicht möglich, denn man kann in der

*) Das heißt, daß das Schiff keine Ladung an Bord hat.

Dunkelheit keine hundert Schritt weit sehen. Auf Morseanruf antwortet er auch nicht.

Feddersen gerät wieder in Harnisch und flucht vor sich hin. „So ein dickfälliger Kunde. Was sagen Sie bloß —!"

Aber das nützt dem Fremden nichts. Wir haben noch andere Mittel zur Verfügung. So wird der Scheinwerfer angestellt und das Schiff beleuchtet. Wir können den Namen und Heimatsort lesen.

Aber merkwürdig: Auf der Brücke läßt sich kein Mensch sehen. Der Dampfer kümmert sich um nichts, sondern setzt ruhig seine Fahrt fort.

Feddersen nimmt das Sprachrohr und brüllt mit aller Kraft seiner Lungen hinüber:

„Stoppen Sie!"

Nichts zu machen. Der Dampfer fährt weiter.

Na, da hilft es nicht. Wir müssen deutlicher werden, damit er uns versteht. Hören soll er uns schon, dafür werden wir sorgen.

„Vorderes Geschütz klar zum Warnungsschuß!"

Ein paar Augenblicke, und ein heller Blitz zerreißt die dunkle Nacht, gefolgt von einem lauten Krach, der weit über die See hallt.

Wirklich reizend! Eine solche Aufforderung wird sofort verstanden!

Der Dampfer stoppt ohne weitere Umstände. Die große Schraube hört auf, sich zu drehen und das Wasser in Gischt zu peitschen.

Nun ist es auch möglich, näher heranzugehen.

Das Sprachrohr wird wieder zur Hand genommen, und das Verhör beginnt.

Aber was heißt das? Das ist ja ein sonderbares Benehmen —! Will der Kerl nicht verstehen, oder kann er nicht?

Wir gewinnen den Eindruck, daß er sich dumm stellt. Denn seine Antworten sind zu widersinnig. Will er uns foppen?

Auf die Frage: „Woher kommen Sie?" wird uns die Größe des Schiffes angegeben.

„Was haben Sie für Ladung?"

„Wir kommen von Nordamerika", schallt es zurück.

Das wird uns denn doch zu bunt. Kurz entschlossen erhält er den Befehl: „Ankern Sie, und warten Sie bis morgen früh!“

Merkwürdig, jetzt versteht er mit einemmal.

Das hat er begriffen. Einige Leute erscheinen auf der Back des Schiffes, und bald rasselt der schwere Anker in den Grund.

Den schlechten Scherz, den der Kapitän sich geleistet hat. muß er mit 14 Stunden Wartezeit büßen. Das hat er davon —! Hätte er uns sofort die richtige Auskunft erteilt, so hätte er seine Fahrt unverzüglich fortsetzen können. Denn Ladung ist ja nicht an Bord, und er wäre sofort entlassen worden, ohne diese große Zeitversäumnis zu haben.

Aber er will es nicht anders, und so gibt es viele. Es ist ihre eigene Schuld. Nicht Liebenswürdigkeit und Entgegenkommen führen bei solchen Leuten zum Erfolg, sondern nur kurze, bündige Befehle und schnelles, entschlossenes Handeln.

Feddersen ist auch froh, als die Sonne untergeht und seine Zeit abgelaufen ist. Denn viel Ruhe hat er nicht gefunden. Nicht weniger als neun Schiffe mußte er untersuchen, und das ist in 24 Stunden gar keine Kleinigkeit.

Der nächste Tag sieht mich mit der Untersuchungsmappe unterm Arm.

Das Wetter ist wieder ziemlich ruppig. Der Wind will nicht abflauen, und die See geht hoch. Das erschwert unsere Arbeit. Beim Anlegen längsseit der fremden Dampfer, denen wir einen Besuch abstatten müssen, ist höchste Aufmerksamkeit geboten. Unser nicht allzu stark gebautes Boot kann leicht eine Beschädigung davontragen, und das ist unter Umständen eine gefährliche Sache.

Es dauert auch nicht lange, so taucht in der Ferne ein dunkler Gegenstand auf, der näher und näher kommt. Wieder ein Dampfer, mit dem wir uns beschäftigen müssen.

Aber diesmal machen wir angenehme Erfahrungen. Der Kapitän sträubt sich nicht lange, sondern fügt sich willig in die Notwendigkeit. Unserer Aufforderung kommt er sofort nach und stoppt.

Wir nähern uns und wollen längsseit gehen. Aber das ist leichter gesagt als getan. Der erste Anlauf mißlingt vollständig — zur Schande meines Freundes Feddersen muß ich es gestehen, der das Anlegemanöver leitet.

Seine gute Laune ist auch sofort hin. Er wird böse, und wie ich ihn ein klein wenig lächelnd von der Seite ansehe, wirft er mir einen Blick zu — na, ich will nichts sagen, denn mir ist es später nicht besser ergangen, und Feddersen hatte die schönste Gelegenheit, sich zu rächen — was er dann auch gründlich besorgt hat. Schadenfreude ist doch die schönste Freude —!

Inzwischen geht es weiter. Feddersen versucht wieder vom Dampfer freizukommen und kommandiert:

„Beide Maschinen halbe Fahrt zurück!"

Das geschieht, und das Boot entfernt sich schnell vom Dampfer.

Ein neuer Anlauf wird genommen. Auf der Back haben sich jetzt zwei Leute mit Korkfendern bewaffnet. Diese Fender werden nun zwischen Boot und Dampfer gehalten, um den Stoß abzuschwächen, wenn wir längsseit kommen.

Gottlob, diesmal glückt es. Feddersen hat gesiegt. Bequem kann ich nun hinübergelangen.

Es ist nun ein eigentümliches Gefühl, wenn man an Bord eines fremden Schiffes steigen und dessen Ladung untersuchen muß.

Im Grunde genommen ist es ja genau dasselbe, wenn im bürgerlichen Leben eine Haussuchung abgehalten wird. Alle Ecken und Enden, alle Winkel und geheimsten Räumlichkeiten müssen einer gründlichen Besichtigung unterzogen werden. Und dabei kommen manchmal Sachen und Gegenstände ans Tageslicht, von denen niemand mehr etwas wußte.

Man muß sich klarmachen, was das heißt. Setzt man den Fuß an Bord eines solchen Dampfers, so ist man sich sofort bewußt: du stehst nicht mehr auf deutschem Boden, du befindest dich auf fremdem Staatsgebiet und vollziehst eine Handlung, die nur der Krieg erlaubt.

Daher ist es begreiflich, wenn man nicht immer herzlich aufgenommen wird. Die Kapitäne müssen sich gefallen lassen, daß man seine Nase überall hineinsteckt, und außerdem verlieren

sie viel kostbare Zeit. Aber was hilft das alles. Wir müssen unsere Pflicht tun.

Ich treffe es auch gut. Wie ich an Bord des Dampfers komme — es ist ein Schwede — werde ich vom Kapitän und Ersten Offizier empfangen. Beide Herren sind äußerst liebenswürdig und entgegenkommend und erleichtern mir meinen Dienst auf jede Weise. Bereitwilligst werde ich zur Kajüte geführt, um die Schiffspapiere, die Ladelisten und die übrigen Ausweispapiere zu untersuchen. Endlos müssen Fragen gestellt werden:

„Woher kommen Sie?"

„Wohin sind Sie bestimmt?"

„Was haben Sie für Ladung?"

„Wieviel Ladung ist an Bord?" usw.

Der Kapitän sucht nach gar keinen Ausflüchten, sondern beantwortet alles schnell und offen. Er macht eben gute Mine zum bösen Spiel.

Um die Sache gemütlicher zu gestalten, läßt er durch den Steward Zigarren, Wein und Kaffee bringen. Gastfreundlich lädt er mich ein, eine Erfrischung zu nehmen.

Aber ich lehne dankend ab. Erst muß die Untersuchung beendet sein. Ich prüfe die Schiffspapiere und finde sie alle in Ordnung. Ein Verdacht liegt nach keiner Seite vor.

Auch die Untersuchung der Laderäume verläuft günstig für das Schiff. Die Ladung ist in Nordamerika eingenommen und für die schwedische Regierung bestimmt. Also genügend Sicherheit, daß sich keine Bannware an Bord befindet.

Zwischendurch erzählen uns der schwedische Kapitän und sein Erster Offizier allerhand wunderbare Neuigkeiten. Sie sind nämlich auf der Fahrt in England gewesen und haben da drüben erfahren, wie es in Wirklichkeit um uns bestellt ist.

Danach muß es in kurzer Zeit mit dem armen Deutschland zu Ende gehen! Draußen wie drinnen sieht es gleich furchtbar aus! Die Heere der Hunnen halten nur mit äußerster Mühe dem Anprall in Ost und West stand. Die Russen sind zwar von Hindenburg zum Stehen gebracht, sind sogar etwas zurückgedrängt worden, aber das ist jetzt vorüber. Schnell haben sie sich wieder gesammelt, sind zehnfach stärker als zu Anfang

des Krieges und bereiten den neuen großen Angriff vor, um die erschöpften Truppen Wilhelms zu überrennen und den unterbrochenen Marsch nach Berlin aufzunehmen.

Ebenso schlimm steht es für die Germans im Westen! Die Franzosen haben sich aufgerafft und werden im Verein mit den Millionenheeren Kitcheners die Barbaren aus Frankreich und Belgien jagen und gleich hinter den Rhein zurückwerfen. Alles steht gut — ein paar Wochen, und die deutschen Linien sind durchbrochen, die unwiderstehlichen Heere der Westmächte fluten vom Kanal bis zu den Vogesen in die deutschen Gaue.

Und auf See —? Ach, du lieber Himmel! Die deutsche Flotte ruht längst auf dem Grunde der Nordsee, das „Spielzeug Kaiser Wilhelms“ ist nicht mehr —! England hat es zerschossen, zerstört, vernichtet —!

Dazu die fürchterlichen Zustände im Innern —! Deutschland steht vor dem Hungertod, die Lebensmittel werden immer knapper und teurer: ein Ei kostet 1 Mark und ein Pfund Butter 10 Mark. Das Volk ist aufs höchste erbittert und stürmt die Läden. Ganz Berlin ist in hellem Aufruhr —!

In dieser Tonart geht es weiter. Ich sehe den Kapitän an und muß lachen. Ob er diese albernen Märchen wirklich geglaubt hat —? Ich weiß es nicht, kann ihn aber glücklicherweise vom Gegenteil überzeugen. Ich und meine Leute sehen ja auch nicht gerade verhungert und verzweifelt aus, sondern sind sehr vergnügt und siegesgewiß. . . .

Die Untersuchung ist beendet. Der Kapitän erhält zum Schluß noch eine Bescheinigung, daß das Schiff untersucht ist und demnach frei passieren kann.

Auch äußerlich wird kenntlich gemacht, daß der Dampfer frei ist. Eine bestimmte Flagge muß gehißt werden, die von unseren in der Ostsee anwesenden Streitkräften sofort erkannt werden kann, und die dem Schiff freie Fahrt gewährleistet.

Mit den besten Wünschen für gute Fahrt und glückliche Reise nehme ich Abschied von den liebenswürdigen Herren und gehe wieder an Bord meines Bootes.

Die Nacht haben wir Ruhe. Kein Fremder läßt sich blicken.

Erst gegen 10 Uhr vormittags bemerkt unser Ausguckposten dicht unter Land einen Dampfer. Aber das ist nicht der üb=

liche Weg. Denn dort drohen zahlreiche Klippen und Untiefen, die jedem Schiff gefährlich werden können.

Also aufgepaßt! Feddersen nimmt das Fernglas zur Hand und lugt scharf hinüber.

„Donnerwetter, das ist verdächtig!"

„Wieso —?"

„Na, sehen Sie doch —! Der Kerl hat nicht mal eine Flagge gesetzt!"

„Soll ihm aber wenig nützen —!"

„Mein ich auch —! Entwischen darf er uns auf keinen Fall —!"

Einstweilen sind wir aber machtlos. Denn das Schiff befindet sich im schwedischen Hoheitsgebiet.

Klippen und Untiefen sind sonst die gefährlichsten Feinde des Seefahrers. Das ist männiglich bekannt. Was hat unser Freund also auf dem Gewissen —? Wir werden gleich sehen. Ein kleiner Trick muß uns helfen. Und siehe da — er hilft auch!

Wir tun nämlich, als ob wir den Fremden gar nicht beachten, und dampfen nach Süden. Vorbei an Falsterboe und den Untiefen, die sich weit in die See erstrecken. Hier ist der Punkt, wo der Dampfer die Hoheitsgewässer verlassen muß und wir ihn fassen können.

Durch unser Verhalten wird er auch vollständig in Sicherheit gewiegt. Ruhig steckt er seine Nase in die offene See. Wir lassen ihn auch ruhig gewähren — natürlich — und behalten unsern südlichen Kurs wie die Fahrt bei.

Sehr schön! Mittlerweile ist der Dampfer weit genug gekommen. Feddersen liegt auf der Lauer.

„Sobald er jetzt Kurs ändert, drehen wir um."

Er ist auch so liebenswürdig und tut das. Damit haben wir ihn — kaum drei Minuten sind vergangen.

Feddersen gibt seinen Befehl.

„Hart Backbord, beide Maschinen dreimal äußerste Kraft voraus!"

Das Boot bekommt einen förmlichen Ruck und schießt wie ein Sperber auf seine Beute.

Von unserm Mast weht das internationale Signal: „Stoppen Sie sofort!“

Vorsichtshalber haben wir auch die Geschütze besetzen lassen, um unsern Freund, sobald er einen Fluchtversuch wagen sollte, in deutlicher Weise daran zu hindern.

Das ist aber gar nicht mehr nötig. Die Entfernung zwischen beiden Schiffen verringert sich so schnell, daß der da drüben an ein Ausreißen nicht mehr denken kann.

Der Dampfer ist auch vernünftig und stoppt sofort. Zischend entweicht der überflüssige Dampf aus den Sicherheitsventilen. Für uns der beste Beweis, daß der Kunde unter höchstem Dampfdruck gefahren sein muß.

Schließlich hätte man uns im letzten Augenblick noch entwischen können. Aber nur, wenn der Kapitän seinen Kurs nach Backbord geändert hätte. Das Schiff wäre dann wohl auf die Felsenriffe aufgelaufen, hätte jedoch den Schutz der neutralen Zone gehabt. Allerdings wäre das Unternehmen mit dem Verlust des Fahrzeuges verbunden gewesen. Und daß der Führer des Schiffes diesen Ausweg nicht wählte, ist sehr erklärlich. Denn erstens war er Mitinhaber des Dampfers, und zweitens glaubte er wohl, glimpflicher wegzukommen, wenn er sich ergab.

Mittlerweile sind wir längsseit gekommen. Das übliche Verhör beginnt. Der Kapitän ist sehr erbost, daß er den kürzeren gezogen hat, und gibt nur widerwillig Auskunft.

Seine Angaben bieten aber durchaus keine Verdachtsgründe. Hätte er sich nicht durch sein ungewöhnliches Verhalten verdächtig gemacht, ich bin sicher, er wäre freigelassen worden. Allerdings zu unserm großen Schaden. Denn bei der späteren Untersuchung im Hafen wird unter der Kohlenladung eine große Menge Kriegsgerät gefunden.

Einstweilen bekommt er den Befehl: „Folgen Sie uns!“

Wir dampfen wieder zu unserer Stellung im Sund. Das geht jetzt aber sehr, sehr langsam. Wirklich merkwürdig. Wir haben vorhin berechnet, daß der Dampfer zehn bis elf Seemeilen Fahrt gemacht hat, und jetzt bringt er es nicht über sieben Seemeilen.

Wie ein lahmgeschossener Hase langt er auf seinem Ankerplatz an. Aber unsere Aufmerksamkeit ist belohnt worden, wir haben einen guten Fang gemacht. . . .

Bis zum Abend haben sich noch mehrere Schiffe auf den gemeinsamen Ankerplatz begeben müssen. Denn ihre Papiere erweisen nicht einwandfrei, daß sie nichts Verdächtiges an Bord haben.

Einer führt Gegenstände, die als Bannware betrachtet werden, ein anderer Fall ist wieder zweifelhaft und durchaus nicht in unsere ausgearbeitete Unterweisung unterzubringen. Die Entscheidung muß also von einer höheren Kommandostelle getroffen werden.

Spät am Abend bekommt demnach jeder Dampfer eine Prisenbesatzung an Bord zur Bewachung. Ein flinker Vorpostendampfer erscheint, dem die Papiere der ganzen Schiffe übergeben werden, und allmählich setzt sich die ganze Gesellschaft in Bewegung.

Es ist ein ergötzlicher Anblick, wie diese ungleichen Schiffe sich in Kiellinie, ein Schiff in gewissem Abstand hinter dem andern, ordnen und nun losdampfen.

An der Spitze marschiert das langsamste Schiff als Führerschiff, ein alter, plumper Kohlentramp mit sieben Seemeilen Höchstgeschwindigkeit. Man kann sich also vorstellen, wie rasch wir vorwärtskommen. Die anderen schnelleren Schiffe müssen ihre Fahrt nach ihrem Vordermann regeln. Der Vorpostendampfer hat seine liebe Not. Wie ein Schäferhund muß er seine Herde zusammenhalten.

Aber Übung macht den Meister. Zuletzt geht es schon sehr gut. Alle kommen wohlbehalten im Untersuchungshafen an. —

So geht es auf und ab. Einmal gibt es viel zu tun, ein andermal wenig. Am nächsten Tage ist der Verkehr wieder recht schwach. Nur zwei Dampfer brauchen zur Untersuchung geschickt werden.

Es sind beide Schweden. Ein Vorpostenboot braucht deshalb nicht verlangt zu werden. Von jedem Boot wird eine Prisenbesatzung zusammengestellt und an Bord der Dampfer geschickt. Von unserm Boot bin ich dazu ausersehen.

Der schwedische Kapitän weiß von vornherein, daß sein Schiff zum Untersuchungshafen gebracht wird. Er bittet nur, daß er recht schnell abfahren darf, um nicht unnötig viel Zeit zu verlieren.

Sehr gern! Wir sind höfliche Leute und tun, was wir können. Meine Prisenbesatzung macht sich fertig. Jeder bekommt seine Handwaffen, außerdem werden eine Morselampe und ein paar Winkerflaggen mitgenommen. Das hat den Zweck, daß wir bei Begegnung mit unsern Kriegsschiffen uns gegenseitig verständigen könnnen.

Es ist abends fünf Uhr.

„Prisenbesatzung meldet sich von Bord."

Wieder ein Grund für Fedderſen, eine bissige Bemerkung zu machen. Denn er muß nun allein die Prisenlisten und Berichte anfertigen.

Ich steige über und werde an Bord des Dampfers außerordentlich zuvorkommend behandelt.

Kaluweit und sein Kamerad einigen sich sehr schnell über den Wachtdienst und freunden sich sehr bald mit der fremden Mannschaft an. Ihren eisernen Proviant brauchen sie nicht anzugreifen. Essen und Trinken wird ihnen in Hülle und Fülle angeboten.

Ich selbst leide auch keine Not. Der Kapitän ist Mitinhaber des Schiffes und ein sehr gebildeter Mann. Er erzählt viel von seiner Familie und erwähnt auch, daß er in diesem Kriege bisher sehr gut abgeschnitten habe. Das will allerdings etwas heißen, wenn ein Kapitän das selbst eingesteht. Er muß wirklich glänzende Geschäfte gemacht haben.

An Bord wird mir die schönste Kammer zur Verfügung gestellt.

Ich muß leider dankend ablehnen und wähle das Kartenhaus auf der Brücke zu meinem Aufenthaltsort.

Der Kapitän erhält die nötigen Anweisungen, und die zu steuernden Kurse werden eingezeichnet. Eine unbedingte Notwendigkeit, da der Weg an Minensperren vorüberführt, die für das Schiff recht verderblich werden können.

Alles wickelt sich vorzüglich ab. Am nächsten Morgen langen wir in unserm Bestimmungsort an.

An Land werden die nötigen Formalitäten erledigt. Die Schiffspapiere werden der Hafenbehörde übergeben, die dann die Untersuchung des Schiffes einleitet.

Ich wünsche dem trefflichen Kapitän gute Fahrt und bin am nächsten Tage wieder an Bord meines Bootes.

Feddersen ist natürlich neugierig und ruht nicht eher, bis er von allem genau unterrichtet ist.

„Natürlich", meint er, „das könnte Ihnen so passen, jeden Tag als Prisenoffizier loszugondeln! Den nächsten Dampfer nehme ich aber —!"

Allein nicht immer läuft die Sache so glatt ab. Die Schiffsführer versuchen allerhand Winkelzüge, um den weiten Weg zum Untersuchungshafen zu sparen. Deshalb muß man wie ein Luchs aufpassen.

Vier Tage später habe ich so einen eigenen Fall. Ein schwedischer Dampfer ist nach Trelleborg bestimmt. Das Schiff muß aber nach dem Untersuchungshafen gebracht werden. Der Empfang an Bord ist ganz außergewöhnlich herzlich und macht mich gleich stutzig. Wein, Whisky, Zigarren und alle möglichen Sachen werden uns förmlich aufgedrängt. Das gibt natürlich von vornherein zu denken.

Wie ich dankend abwinke, ist der Kapitän aber tief beleidigt und spielt die gekränkte Unschuld. Schließlich kommt er aber mit seinem geheimen Wunsch heraus. Ich soll veranlassen, daß das Schiff einen andern Weg wählen darf. Aber ich muß bedauern. Kurz und bündig erkläre ich ihm, daß ich meine Befehle ausführe, und damit basta —!

Aber damit nicht genug. Kurze Zeit darauf kommt der Obermaschinist und meldet, daß er nicht mehr fahren könne, denn in der Maschine sei etwas nicht in Ordnung.

Ich mache den Kapitän darauf aufmerksam, daß er derartige Winkelzüge unterlassen solle, denn das Schiff könne fahren. Es sei übrigens eine Kurzsichtigkeit von ihm, denn dadurch verlöre er immer mehr Zeit.

Eine unangenehme Sache. Aber zum Glück dampft nach einigen Stunden ein Vorpostenboot vorbei. Schnell wird es von unserer Lage unterrichtet, und die Geschichte ist in Ord-

nung. Der Dampfer wird nun in Schlepp genommen und zurückgebracht.

Am nächsten Tage ist die Maschine natürlich in Ordnung. Beim Verhör bittet der Führer des Schiffes um Entschuldigung: er habe zu viel Alkohol genossen und nicht völlig gewußt, was er täte.

Aber was hat er davon gehabt. Volle 36 Stunden kostet dieser Spaß dem Schiff — ein ziemlicher Zeitverlust unter den gegenwärtigen Umständen.

Es ist zeitweilig sonderbar. Die meisten Kapitäne meinen, wenn der Sund passiert ist, können sie nicht weiter angehalten werden. Aber weit gefehlt. Unsere Vorposten- und Patrouillenboote sind überall. Plötzlich tauchen sie ganz unvermutet in dickem Nebel oder in der Dunkelheit auf und packen zu.

Es ist ein schwerer, alle Nerven anspannender Dienst. Aber die breite Öffentlichkeit weiß wenig davon.

Erst nach dem Kriege wird es bekannt werden, welche schwere Arbeit von diesen Schiffen geleistet worden ist, welcher Anteil ihnen an der Erreichung unserer Ziele zufällt.

Aber wir beklagen uns nicht. Freudig tun wir unsere Pflicht und werden sie weiter tun bis zum letzten Atemzug.


1883